Revista de

ARQUITECTURA

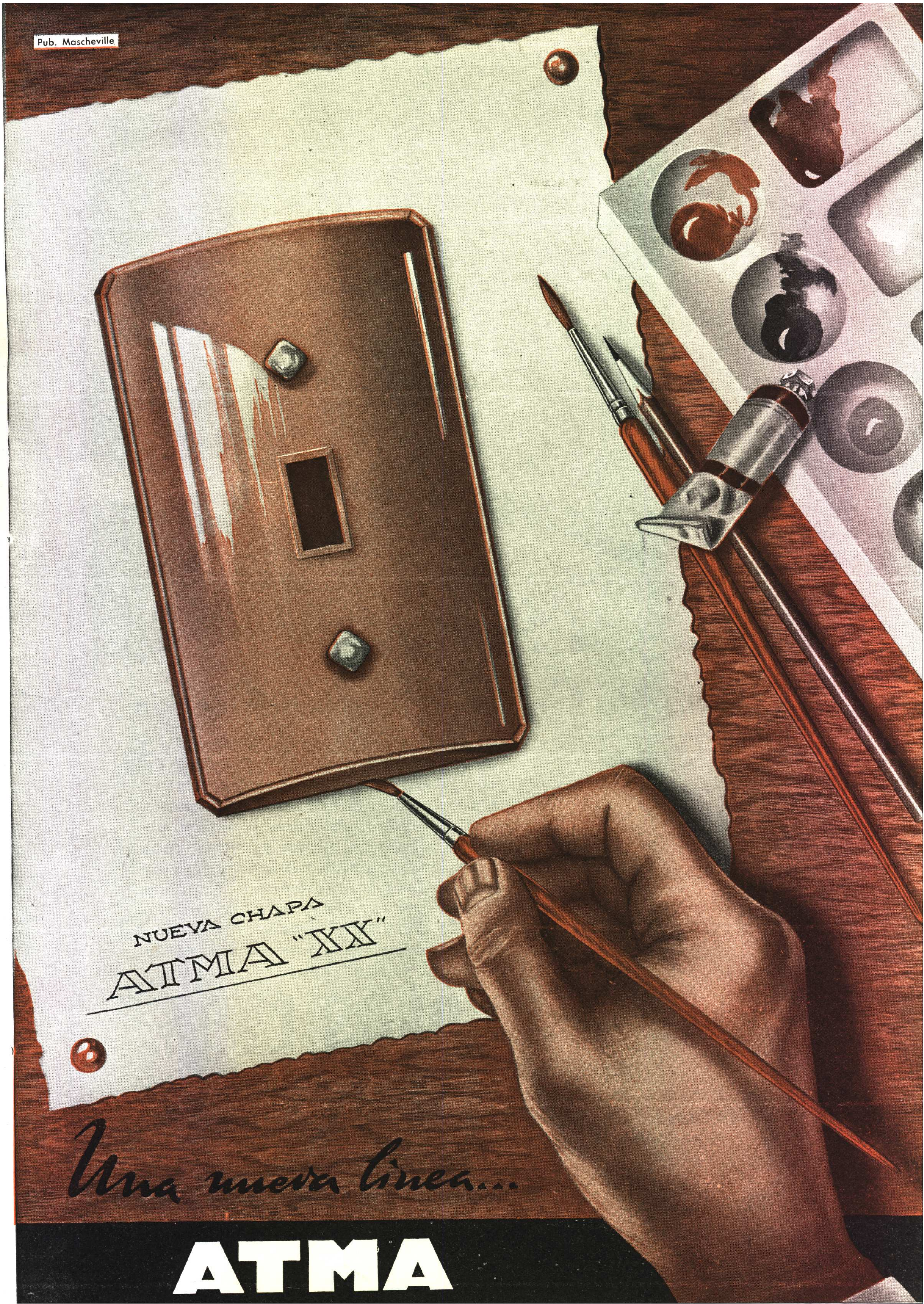


SC de A y CE de A

BUENOS AIRES

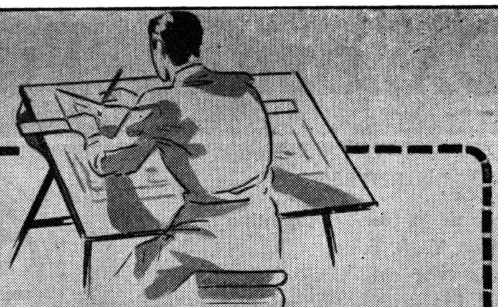
Noviembre 1946


LAMBERTINI
CEMENTO
AVELLANEDA
CAL
HIDRAT


Pub. Mascheville
NUEVA CHAPA
ATMA "XX"
Una nueva línea...
ATMA

ESTE HOMBRE ★



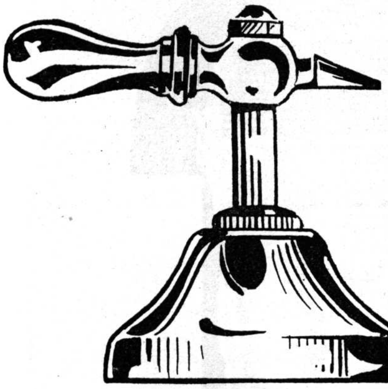


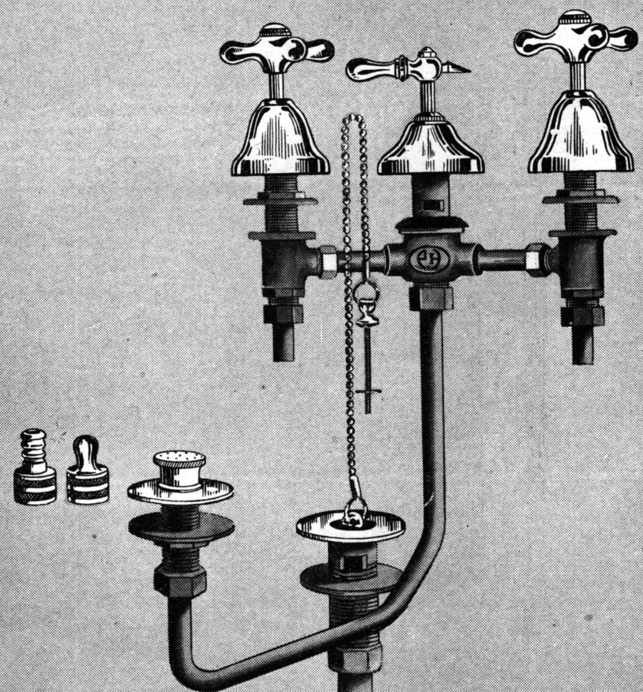
CREA BELLEZA Y ESTA A SUS ORDENES

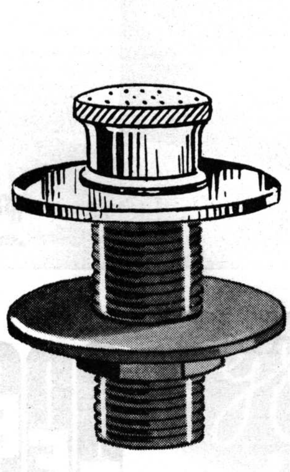
Nuestros establecimientos cuentan con personal técnico, siempre a las inmediatas órdenes de los señores Ingenieros, Arquitectos y Constructores, que colaboran en constantes y renovadas investigaciones para producir

ACCESORIOS SANITARIOS DE
MAS BELLEZA Y MEJOR CALIDAD

VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO







SALAS PUBL.

SON ARTICULOS NOBLES
INDUSTRIA ARGENTINA

ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS PIAZZA H^NOS. SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA CAPITAL M$N. 1.680.000,-

Administración - Venta y Talleres: ARRIOLA 154/58 (Suc. 37, Rto. 1)
U. T. 61, 3389 y 3312 ★ Exposición: BELGRANO 502 - Bs. As.


Las legumbres y frutas se conservan frescas y lozanas en los compartimientos de alto grado de humedad, con tapa de cristal.
El regulador automático de temperatura del Acondicionador de Manteca, mantiene el grado de refrigeración apropiado que permite untar fácilmente la manteca.
Un dispositivo patentado, permite despegar fácilmente las bandejas y los cubitos de hielo.
Enseres Eléctricos G. E. Servidores Fieles y Seguros
TOSTADOR
ACONDICIONADOR PARA PISOS
RELOJ
RADIO MODELO DE MESA
LAVADORA
EL NUEVO REFRIGERADOR GENERAL ELECTRIC PARA EL
Electroconfort
DE SU HOGAR
Los nuevos modelos de Heladeras Eléctricas G. E. son insuperables por su perfeccionamiento técnico, garantía de eficacia, seguridad y economía y permiten aprovechar las últimas enseñanzas científicas de la economía doméstica y nutrición, relacionadas con la conservación de alimentos.
Piense en las ventajas de poder conservar, durante muchos días, en cantidad abundante, la carne, el pescado, la leche y otros alimentos delicados, sin que pierdan su frescura y valor nutritivo. Todo ello es posible con una moderna Heladera Eléctrica General Electric.
Debido a la limitada cantidad de unidades recibida hasta ahora, no nos será posible responder a todos los pedidos; pero vale la pena esperar un poco. Nunca se arrepentirá de haber esperado un Refrigerador General Electric.
RC-6-4
Producto de la General Electric Co., E.U.A.
Refrigeradores
GENERAL ELECTRIC
TUCUMAN 117 - BUENOS AIRES
CORRIENTES 732 - ROSARIO

VI CONGRESO PANAMERICANO DE ARQUITECTOS

Se ha recibido en la Sociedad una nota en la que se dice:

"La Delegación del Comité Permanente de los Congresos Panamericanos de Arquitectos en el Perú, y la Sociedad de Arquitectos del Perú, han nombrado el Comité Organizador del VI Congreso Panamericano de Arquitectos. Este Comité nombró, a su vez, a los Asesores de la Vicepresidencia y a los Presidentes, Secretarios y Asesores de las Sub-Comisiones, cuya relación remitimos también adjunto a la presente.

"Con tal motivo, aprovechamos la ocasión para presentar el testimonio de nuestra consideración más distinguida. — fdo.: *Luis Ortiz de Zevallos*, Secretario General."

fdo.: *Rafael Marquina B.*, Presidente.

AUTORIDADES DEL CONGRESO
Comité Organizador

Presidente, Arq. Rafael Marquina B.; *Vice-Presidente,* Arq. José Alvarez Calderón; *Secretario General,* Arq. Luis Ortiz de Zevallos; *Tesorero,* Arq. Alfonso Estremadoyro; *Presidente de Comisión:* a) *de Recepciones,* Arq. Alfredo Dammert Muelle; b) *de Actuaciones Culturales,* Arq. Héctor Velarde; c) *General de Exposiciones,* Arq. Fernando Belaunde Terry; d) *de Exposiciones Peruanas,* Arq. Carlos Morales M.; e) *de Prensa y Propaganda,* Arq. Luis Miró Quesada G.; f) *de Excursiones y Visitas,* Arq. Augusto Guzmán R.

ASESORES Y SUB-COMISIONES DEL COMITE ORGANIZADOR

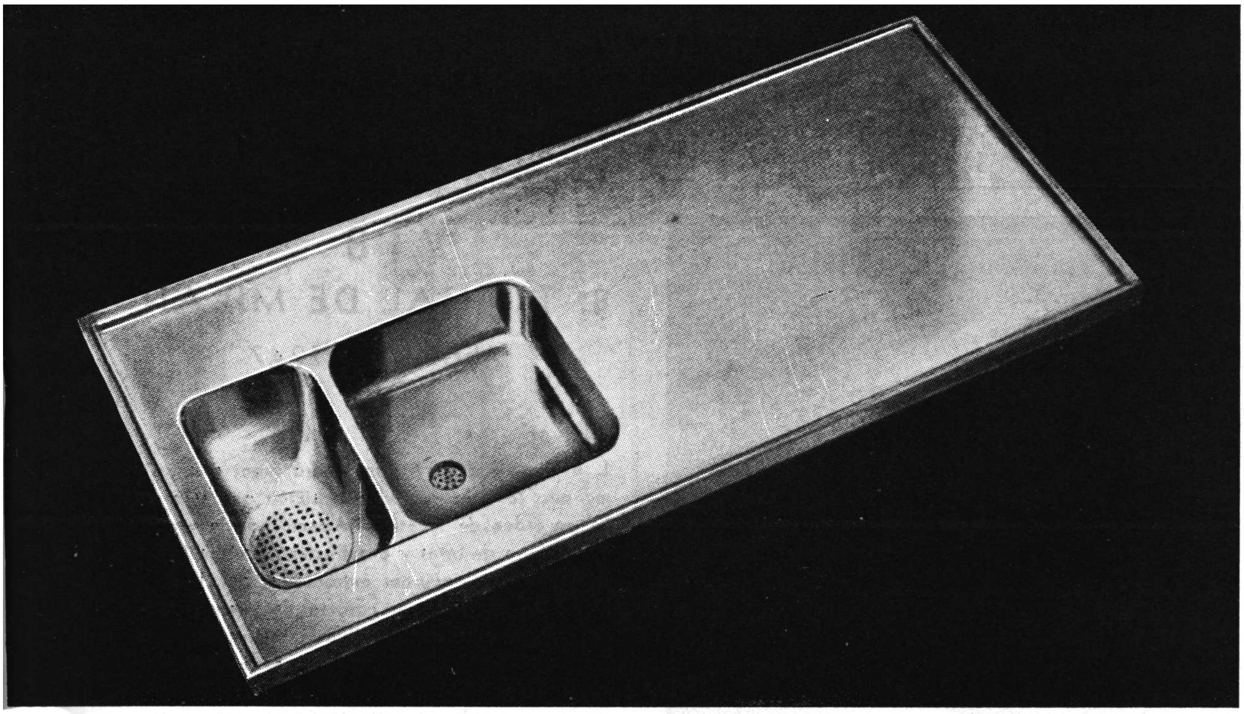
Asesores de la Vice-Presidencia: Arq. Leopoldo Arosemena G., Roberto Haaker Fort y Max Peña Prado; *Pro-Secretarios:* Arqs. Paul Linder y Teodoro Scheuch; *Pro-Tesorero:* Arq. José Rojas Cáceres; *Asesores de la Comisión de Recepciones:* Arqs. Guillermo Payet, Carlos Granda Vásquez de Velasco, Ernesto Aramburú M., Marcelino Elejalde y Enrique Secane R.; *Asesores de la Comisión de Prensa y Propaganda:* Arqs. Carlos Dunkelberg y Ernesto Gastelumendi; *Secretario:* Enrique Oyague; *Asesores de la Comisón General de Exposiciones:* Arqs. Francisco Araneta, Gustavo Tode Cabello y Alberto Jimeno B.; *Secretario:* Arq. Alfonso Mendizábal M.; *Presidente de las Sub-Comisiones de Actuaciones Culturales:* Arq. Gabriel Tizón F., Alfredo Málaga B., y Juan F. Venites D.; *Secretario:* Arq. Jorge de los Ríos; *Presidente de la Sub-Comisión de Pasajes:* Arq. Alejandro Alva Manfredi; *Presidente de la Sub-Comisión de Hoteles:* Arq. Manuel Valega S.; *Asesores de la Comisión de Exposiciones:* Arqs. Pablo Fernández F., José F. Cáceres C., Miguel Bao, Eduardo Velaochaga, Julio Haaker Fort, Fernando Echandía e Ignacio Araneta; *Secretario:* Arq. Carlos Silva Sanisteban.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Arq. Rafael A. Sammartino

Muy lamentado ha sido el fallecimiento del arquitecto Rafael A. Sammartino. Nacido en 1888, cursó sus estudios en forma descollante, y se consagró luego al ejercicio de su profesión, en la que obtuvo señalados éxitos. Para caracterizar la amplitud e importancia de sus realizaciones, bastaría mencionar que, en el concurso para el nuevo edificio de la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires, se le confiaron los planos definitivos y la dirección de la obra. Había obtenido el primer premio de la Municipalidad de Buenos Aires a la mejor fachada levantada en 1934, y hace poco fué

(Continúa en la pág. CDXVI)



PILETAS DE ACERO INOXIDABLE

Importadas de Suecia

Nuestras piletas son de acero inoxidable, material prácticamente indestructible. Se fabrican de una sola pieza, prensadas, con una terminación impecable y un bello aspecto plateado mate inalterable, constituyendo los artefactos más perfectos que haya brindado la industria de post-guerra, para armonizar la estética y el confort de la cocina con los ambientes mejor equipados del hogar moderno.

Son ideales para la más perfecta y fácil limpieza, pues no la afectan ni manchan los zumos, grasas ni ácidos, cualquiera que sea su clase.

Son de duración perpetua y no requieren gasto alguno de conservación, por lo que sus costos se reducen a los de adquisición únicamente, resultando con el tiempo, mucho más económicas que las piletas comunes de materiales perecederos o formados con piezas o fragmentos divisibles.

CONSULTE PRECIOS - TIPOS EN STOCK Y A LLEGAR

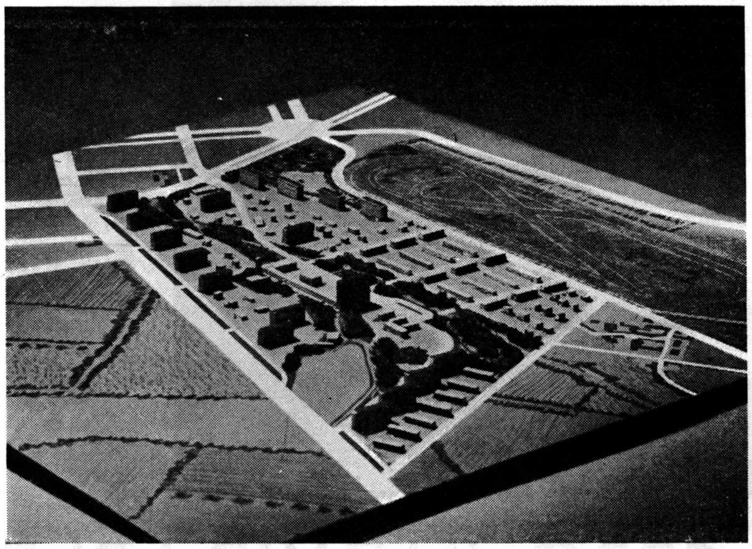
COMERA Ltda.

(EN FORMACION)

Córdoba 1433 **U. T. 44 - 0744**

BUENOS AIRES





Modelo de un barrio típico, tema que se presentará en la exposición.



El edificio donde tendrá lugar el certamen.

T8

8ª TRIENAL DE MILAN

Abril - Julio 1947

En la ciudad de Milán tendrá lugar el próximo año la interrumpida exposición que será la 8ª, en orden de sucesión. Además de la muestra italiana de artes y arquitectura tendrán lugar destacado las naciones extranjeras, por lo que la reunión adquirirá un carácter netamente internacional. Ya se han distribuído los reglamentos de participación, que pueden ser consultados en la Sociedad Central de Arquitectos, donde se señalan las siguientes secciones principales: a) Exposición internacional de arquitectura moderna (secciones italiana e internacional de urbanismo, vivienda, materiales y métodos de construcción) y b) Exposición internacional de arte decorativo e industrial moderno (secciones italiana e internacional de mobiliario, accesorios en serie para la vivienda y accesorios no standardizados para la misma). Los organizadores de la Exposición han adoptado el monograma T8 para caracterizarla y están ya en funciones en el Palacio del Arte del Parque en Milán, a donde debe dirigirse toda correspondencia.



Arq. Enrique Chanourdie

Con motivo del homenaje que un numeroso grupo de personas organizaron en honor del colega, celebrando su larga y fecunda actuación profesional, la S. C. de Arquitectos le hizo llegar sus plácemes mediante el telegrama siguiente:

6 de Diciembre de 1946.

Arquitecto Enrique Chanourdie.

La Sociedad Central de Arquitectos felicita a su ilustre Socio Vitalicio en ocasión de ofrecérsele el homenaje a que se ha hecho acreedor por su relevante personalidad y formula votos por su ventura personal.

Arq. *Bartolomé M. Repetto*
Presidente

El Arquitecto Enrique Chanourdie ingresó como Socio Activo el 25 de Junio de 1912 y fué promovido a socio Vitalicio el 19 de Noviembre de 1942.

Comisión del Código de la Edificación

De acuerdo con los términos del respectivo decreto, hallaráse compuesta por el arquitecto Alejandro Bustillo, representante del Departamento Ejecutivo, como presidente, y por el arquitecto Julio A. César, delegado de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo; arquitecto Carlos Galcerán Espinosa, de la Inspección Técnica de Obras Particulares; arquitecto Oscar Julio Pacífico Stortini, delegado de la Dirección General de Arquitectura, dependiente del Ministerio de Obras Públicas; ingenieros Alberto Klein y Eduardo L. Edo, representantes del Centro Argentino de Ingenieros; arquitectos Oscar González y Bruno O. Fritzsche, delegados de la Sociedad Central de Arquitectos; D. Alfonso G. Spandri, delegado del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, e ingeniero F. Francisco de la Fuente, representante de la Cámara Argentina de la Construcción.

Las funciones de secretario de la comisión confiáronse a D. César E. Rocco Perna, ingeniero de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de las que, en calidad de oficial segundo, desempeña en esta dependencia.

Tierras para la Creación de Pueblos

En Salta, promulgó el Poder Ejecutivo la ley 790, sobre expropiación de tierras, hasta una extensión de 700 hectáreas, contiguas a radio poblado o estación ferroviaria, para la fundación de pueblos. El Poder Ejecutivo transferirá al dominio municipal los terrenos necesarios para el trazado de calles y plazas, reservándose los lotes contiguos a la plaza, para la instalación de dependencias públicas diversas, escriturándose, según sea, en favor de las dependencias nacionales respectivas. La misma ley faculta al Poder Ejecutivo a vender los terrenos, por intermedio del Banco de la Provincia, en pública subasta, estableciendo las condiciones básicas de las operaciones.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

PLANEAMIENTO EN BUENOS AIRES

Bajo este título que señala por fin la convicción de la Municipalidad en lo que respecta al uso de la voz "planeamiento" en lugar de la limitada "urbanización" y "urbanismo", anacrónicamente añadidos a la nomenclatura de sus reparticiones técnicas (1), sale a la luz pública, en forma divulgatoria, una carpeta con numerosos planos, diagramas y cuadros, estampados en varios colores, donde se muestran gráficamente los problemas básicos del desarrollo urbano-rural de la gran Buenos Aires.

Aparte de las publicaciones de la ex Dirección del plan Regulador que dirigiera el urbanista ingeniero Carlos María Della Paolera, editadas en mimeógrafo y en alguna hoja suelta impresa, el vecino de Buenos Aires no ha con-

(1) Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo, Departamento de Urbanización.

(Continúa en la pág. CDXIV)


Blindaje
en blanco...
y en color...!
PINTURA EN PASTA
INDUSTRIA ARGENTINA
PAJARITO
BLANCA
ANTI-VENENOSA
CONTENIDO 8 KILOS NETO
GOODLASS WALL, Cia ARGENTINA
TRADICION EN PINTURA

LA VIVIENDA EN NUESTRO PAIS

Abaratar la Edificación

(Condensado de "La Nación")

El costo de una casa cualquiera es el resultado de sumar el valor de los *materiales* consumidos y el de la *mano de obra* necesaria para reunirlos y realizar el trabajo. Si cada uno de estos materiales tiene un precio elevado, y si la mano de obra utilizada es cada vez más cara, es indudable que el edificio construído será también de un mayor costo. Un grave problema afecta a la industria de la construcción, a consecuencia de la falta de materiales, hecho que determina su encarecimiento, como asimismo de la escasez de trabajadores, cuyos salarios sufren continuas fluctuaciones ascendentes. Este último factor es el que más perturba a los empresarios, quienes contratan las obras a edificarse sobre la base de las remuneraciones vigentes en el mercado en esa oportunidad, las que luego, en determinado momento y sin que sea posible preverlo ni evitarlo, son bruscamente aumentadas, hasta con efecto retroactivo.

El elevado costo de la edificación determina forzosamente un *aumento en el alquiler* de las casas construídas. El alquiler, una vez deducidos los gastos de explotación, no es sino la retribu-

(Continúa en la pág. CDXIV)

Inicióse la Construcción de Casas en Puerto Nuevo

El 10 de diciembre comenzó en terrenos reservados en Retiro y Puerto Nuevo, la construcción de casas prefabricadas.

Fiscalizaron la iniciación de las obras, interviniendo, en definitiva, trece empresas constructoras, los miembros de la comisión técnica, los miembros de una misión uruguaya, especialmente enviada para presenciar las operaciones, integrada por el director del Instituto Nacional de Viviendas Económicas del país hermano, arquitecto F. Gómez Ferrer; el presidente de la comisión honoraria respectiva, arquitecto Daniel Rocco; el ingeniero Juan A. Gardone, el arquitecto Carlos A. Herrera MacLean y D. Jorge A. Gardil.

Antes de retirarse, expresó el presidente, que asistió al acto:

—Este concurso tiene por objeto conocer, y si es posible emplear, toda la capacidad de producción nacional. Si ello no bastara se recurriría de inmediato a cuanto pueda proceder del extranjero y convenirnos.

Fué suministrada una noticia por la Subsecretaría de Informaciones. Luego de reseñar la iniciación de las obras, dice:

"El concurso de referencia, iniciado esta mañana, tiende a lograr desde la construcción precaria, desarmable, de madera, hasta el empleo de material plástico liviano y resistente y el material pesado premoldeado, en pequeñas y grandes piezas lo más indicado para la formación rápida y eficiente, con arreglo a los medios que la moderna técnica ha establecido, de ciudades jardines y barrios propios para familias humildes.

"El plan de gobierno tiende a dar solución al problema de la vivienda, pero siempre dentro del menor costo posible, buscando que las construcciones reúnan las condiciones de higiene, comodidad y estética necesarias y que el emplazamiento de las casas se halle dotado de vías fáciles de comunicación y acceso.

"Para elegir los tipos de vivienda más convenientes para la construcción en serie, principalmente en el género de casas llamadas prefabricadas, era necesario conocer y comparar los modelos de los distintos sistemas que reiteradamente se han ofrecido al Gobierno, observar la rapidez en el montaje y construcción, solidez, comodidad, costo de las mismas y, al mismo tiempo, poseer datos exactos para que el Poder Ejecutivo pueda determinar con qué elementos se cuenta para la fabricación de las viviendas. A ello tiende el concurso realizado.

"La exposición que, finalizados los 15

(Continúa en la pág. CDXIV)

LA VIVIENDA EN NUESTRO PAIS (Cont.)

(Continuación de la pág. CDXII)

Abaratar la Edificación

ción del capital invertido, exactamente como lo es el beneficio para el industrial y el comerciante. Por lo tanto, a un capital invertido elevado le corresponderá también un alquiler más alto. Para construir una casa que antes costaba 100.000 pesos y que daba 6.000 de alquileres netos, es decir, el 6% de renta, hoy sería necesario invertir alrededor de 300.000 pesos, circunstancia que exigirá el cobro de 18.000 en concepto de alquileres netos, para que el rendimiento del capital invertido se mantenga en el 6%. *El alquiler será más alto, en perjuicio de los locatarios, sin que por ello los propietarios se beneficien en nada.* En realidad, el aumento del alquiler debería ser mayor, por cuanto el 6% corresponde al alquiler neto, es decir, *deducidos los gastos de explotación de la propiedad,* que crecen en una forma vertiginosa, como consecuencia de las contribuciones e impuestos que la afectan, de los precios más altos de los diversos elementos requeridos para atenderla, del aumento del costo de la conservación y en particular de una mayor cuota de amortización, la que debe ser proporcional al capital invertido en la construcción de la propiedad. Todo esto hace que sea cara la locación de las casas recientemente construídas.

(Continuación de la pág. CDXII)

Inicióse la Construcción de Casas en Puerto Nuevo

días otorgados a las empresas, se hará de las casas prefabricadas, en los terrenos ubicados frente a la Administración de los Ferrocarriles del Estado, y que tendrá una duración de 30 a 60 días, mostrará a la población, ante sus alcances, cuál es la finalidad y el deseo del Poder Ejecutivo de hallar solución, en la forma más rápida y eficiente, a la formación de barrios de viviendas para familias humildes.

"Las casas prefabricadas, conforme a lo dispuesto en las bases del concurso, serán de dos y tres piezas, cocina, baño e instalaciones sanitarias correspondientes, y serán construídas por administración en los barrios y ciudades, directamente o por licitaciones y por mediación de organismos existentes.

"El concursante que sea clasificado en primer lugar, por reunir su modelo las mejores condiciones, será premiado con la suma de 10.000 pesos. Al término del concurso podrá apreciarse si las empresas locales han interpretado los deseos del Poder Ejecutivo, o si será menester que éste recurra a tal fin a la iniciativa extranjera".

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

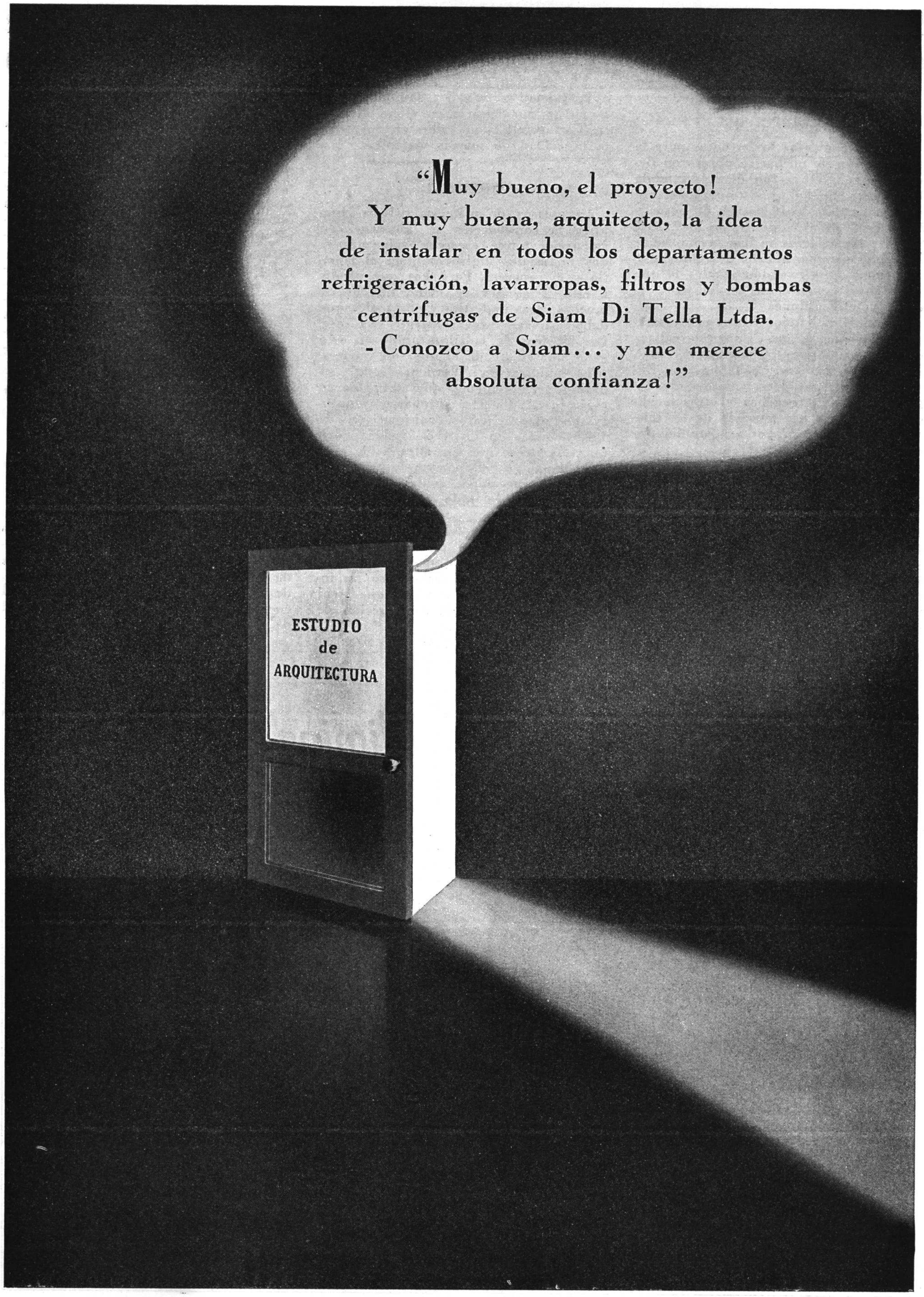
(Continuación de la pág. CDX)

Planeamiento en Bs. Aires

tado con una información accesible para enterarse y comprender algunos de los problemas urbanísticos de su ciudad. La carpeta que comentamos, magníficamente presentada, anunciada como primera de una serie que esperamos con interés, llena una necesidad impostergable de divulgación de la obra que realizan los cuerpos técnicos oficiales, hasta ahora muy descuidada. Cada peso que la comuna invierta en la difusión de su futuro plan regulador le será devuelto con creces con la comprensión y el apoyo popular que recibirán sus proyectos de remodelación urbana. Saludando con simpatía la aparición de esta publicación, esperamos que pronto pueda editarse un volumen con el título "Plan Regulador de la Gran Buenos Aires", bajo las directivas de la correspondiente ley que lo consagre oficialmente.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Mientras no se consiga disminuir el costo de la edificación, o por lo menos estabilizar los precios para que los empresarios o propietarios puedan establecer de antemano el valor real de las construcciones a efectuarse, es muy difícil que pueda solucionarse el problema de la escasez de viviendas, por cuanto todo contribuye a alejar al capital privado de la edificación.


"Muy bueno, el proyecto!
Y muy buena, arquitecto, la idea
de instalar en todos los departamentos
refrigeración, lavarropas, filtros y bombas
centrífugas de Siam Di Tella Ltda.
- Conozco a Siam... y me merece
absoluta confianza!"
ESTUDIO
de
ARQUITECTURA

LA VIVIENDA EN NUESTRO PAIS Y EL RESTO DEL MUNDO

Viviendas Económicas Bonaerenses

Están adelantados los estudios para la construcción de un barrio obrero en Berisso, por la Dirección de la Vivienda Económica. Se ha previsto la inversión de una partida de 10.000.000 de pesos y luego de 20.000.000 anuales en 1947, 1948 y 1949; los cálculos se han hecho sobre la base de suponer al cabo de veinte años una cuota de reinversión igual a la que se asignará anualmente en el plan, es decir, veinte millones.

Además del barrio obrero proyectado para Berisso, se ha dispuesto realizar otros estudios para ejecutar obras similares en Berazategui, Carlos Casares, Ensenada, Cuatreros, Tigre, Avellaneda, Ingeniero White, Necochea y otras localidades donde la construcción de las mismas sea aconsejada por las condiciones económicas.

Estados Unidos

La nueva ley de vivienda "General Housing Act. 1946" conocida como Wágner - Ellender - Taft Bill es resistida por ciertos círculos, que la acusan de inflacionista al proponer el lanzamiento de una fabulosa suma de dinero en forma de subsidios y préstamos demasiado liberales que han de desanimar a la iniciativa privada; igualmente se la objeta por basarse en cifras estadísticas exageradamente altas en cuanto a la necesidad de nuevas viviendas.

Noruega

La escasez de materias primas complica la construcción de albergues en Noruega, donde escasean sobremanera dos materiales indispensables: el ladrillo y el concreto. Pero hay que añadir a esto la escasez de mano de obra y muchas otras molestias y obstáculos que deben salvarse para construir una casa. Las fábricas de ladrillos producen sólo el 60 por ciento de lo que son capaces.

La publicación "Verdens Gang" señalaba recientemente que el gobierno tenía en estudio para aprobar muy pronto un plan para la construcción de 100.000 casas en los 4 ó 5 años próximos. Agregaba que esa cifra había sido reducida a 80.000, porque los expertos señalaron que nunca podría alcanzarse esa meta, sobre todo en las actuales circunstancias.

El periódico cita el ejemplo de que en 1946 se hicieron planes para completar la construcción de 820 edificios de departamentos en Oslo, pero las indicaciones actuales revelan que será imposible completar la construcción de 454 de esos edificios.

Ucrania

La vivienda representa para Ucrania uno de los problemas de rehabilitación, más difíciles de solucionar. Las construcciones se ven demoradas por la falta de materiales y por la carencia de casas prefabricadas, las que se esperaba obtener de la U.N.R.R.A., según declaró un experto de la comisión de proyectos.

En las zonas rurales, las construcciones adelantan mejor que en las ciudades, debido a que se utilizan principalmente maderas para las viviendas. Estas no son de mucha apariencia y, en general, constan de dos habitaciones, escaseando las comodidades.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

(Continuación de la pág. CDVI)

Arq. Rafael A. Sammartino

distinguido por su envío a la Exposición Ibero-Americana de Arquitectura, celebrada en Estocolmo.

Presidió el Sr. Sammartino la comisión de arquitectos a la que fué encomendada la construcción del hospital Ramos Mejía, formó parte de la comisión directiva de la Sociedad Central de Arquitectos, de la que era socio vitalicio e integró el cuerpo docente de la Escuela Industrial de la Nación.

Artefactos Sanitarios

INDUSTRIA ARGENTINA

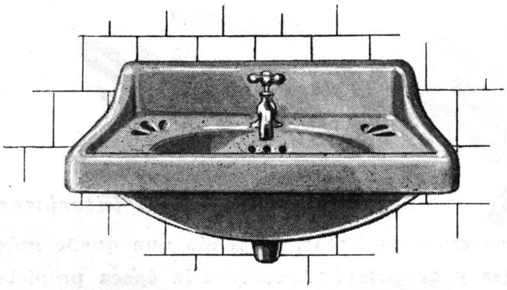
Son los preferidos en toda construcción donde se especifican:

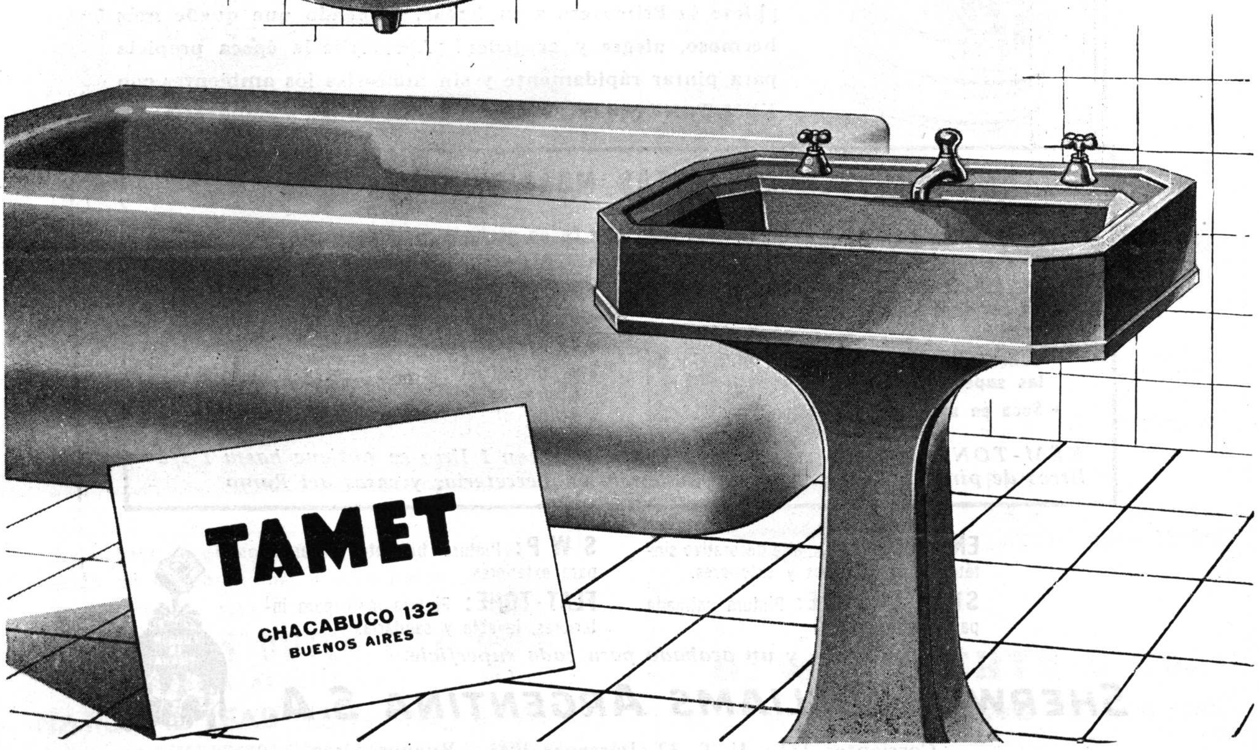
ARTEFACTOS SANITARIOS DE GRAN CALIDAD

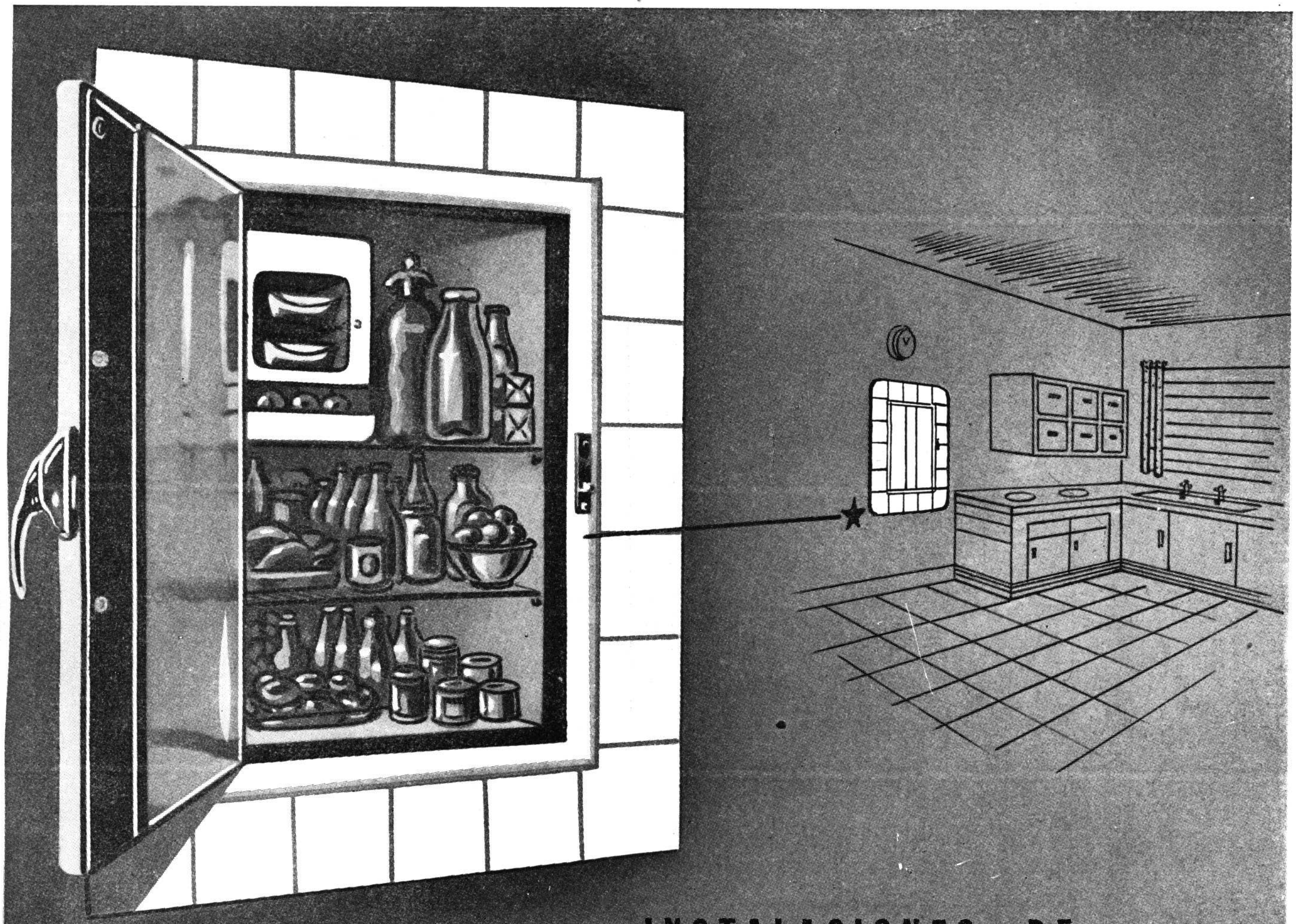
Su bien lograda fama responde ampliamente a las exigencias de los usuarios, pues, desde la selección de sus componentes hasta los más mínimos detalles de su fabricación, son rigurosamente controlados por los laboratorios de "TAMET".

Solicite nuestro catálogo ilustrado y para su próxima construcción, especifique:

ARTEFACTOS SANITARIOS







INSTALACIONES DE

REFRIGERACION CENTRAL

SELMAR

SOCIEDAD ELECTROMECANICA ARGENTINA DE REFRIGERACION

S. E. L. M. A. R. por su larga experiencia en instalaciones centrales, es una garantía de seguridad y eficiencia. Los gabinetes SELMAR diseñados y construídos totalmente en nuestros establecimientos, son de una construcción impecable.

● Por su FRENTE DE CHAPA de acero ARMCO pintado al Duco. ● Por su perfecta aislación a base de corcho conglomerado.

● Por su interior **enlozado a fuego,** inalterable. ● PORQUE CADA GABINETE PUEDE SER DESCONECTADO DEL CIRCUITO GENERAL EN CUALQUIER MOMENTO.

● Porque sus equipos, armados en sus talleres por técnicos de indudable capacidad, con los mejores materiales, ofrecen la seguridad de un funcionamiento perfecto.

Selmar ofrece una garantía efectiva de atención mecánica.

Pida lista de referencias

SELMAR se especializa también en la instalación de enfriadores de agua.

SELMAR SOC. ANON. COM. e IND. SELMAR **MURILLO 753/9 - TEL. 54-1759 - BS. AS.**

• Una Organización al Servicio de la Refrigeración •

LINO PALACIO & CIA. PUBL.

Revista de ARQUITECTURA

Organo de la SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS y del CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA (Universidad de Buenos Aires)

AÑO XXXI — NOVIEMBRE DE 1946 — Nº 311

SUMARIO

COMITE DE REVISTA

a cargo de la Dirección y Redacción

Director	FEDERICO DE ACHAVAL
Secretarios	MARIO OSCAR CAPPAGLI y RODOLFO E. MOLLER.
Secretario de redacción	JOSE M. F. PASTOR.
Delegado División Córdoba	— — — — — —
„ „ Santa Fe	— — — — — —
Delegados C. E. A.	— — — — — —

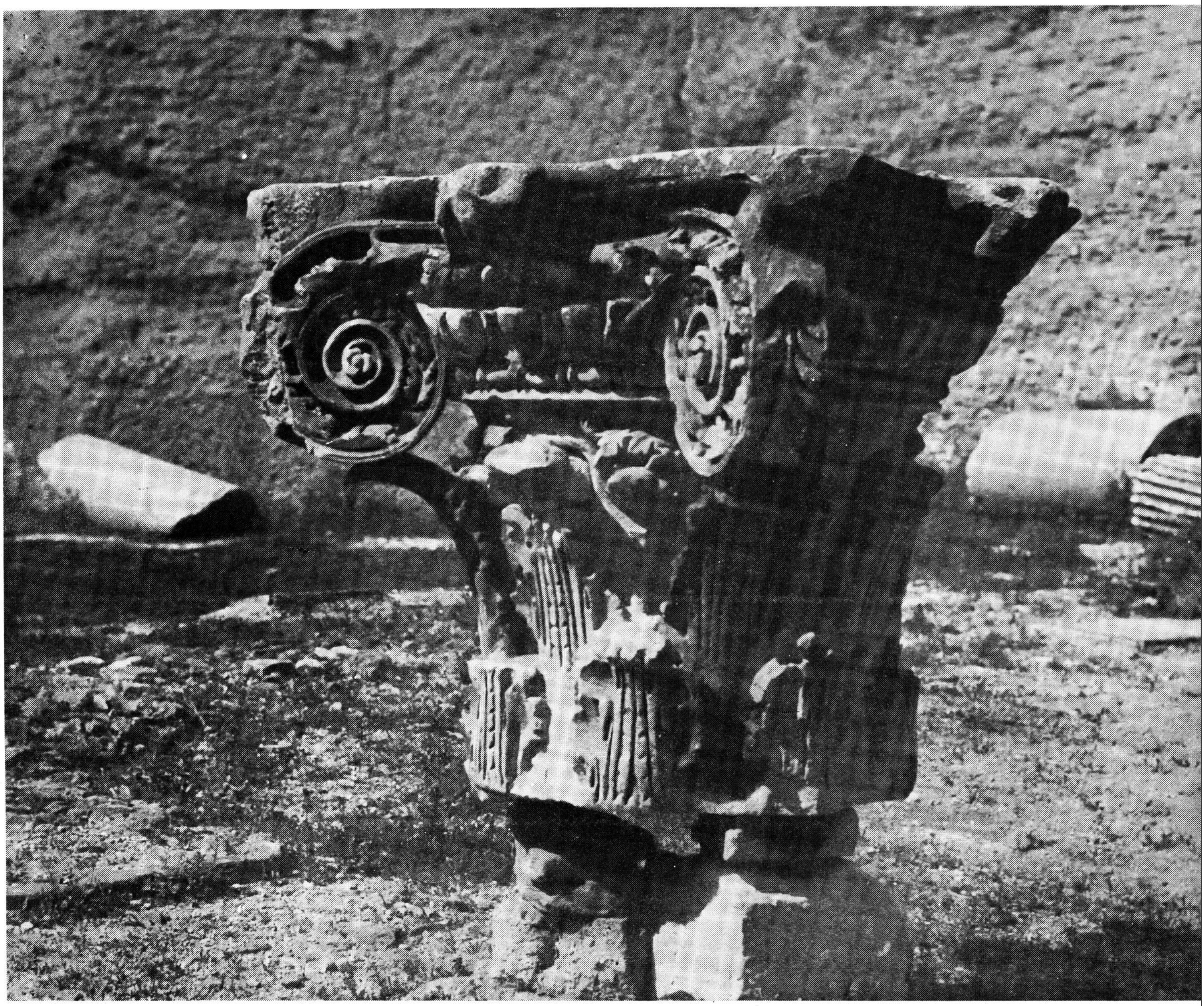
Dirección y Redacción: Calle Paraguay 1535 - Buenos Aires

Toda la correspondencia, envío de publicaciones, canje de revistas, consultas, etc., debe ser dirigida a la Dirección de la Revista, a nombre del Director.

La Dirección no se responsabiliza por las opiniones emitidas en los artículos firmados.

Editor y Administrador: ALBERTO E. TERROT

Avisos y Suscripciones - Administración: Lavalle 310, U. T. 31-2199, Buenos Aires, República Argentina. Publicación mensual. Suscripciones para la República Argentina y el exterior.



CAPITEL EN LAS TERMAS DE CARACALLA

Fotografía tomada por el Señor Eugenio A. Cardini

EL PLANEAMIENTO EN LA RECONSTRUCCION DE SAN JUAN

MEMORIA DESCRIPTIVA

I. DESARROLLO Y ORGANIZACION DEL TRABAJO

1. Criterio general.

El proceso del reordenamiento general de la región devastada por el terremoto que sufrió la Provincia de San Juan en el mes de Enero de 1944, dió origen a numerosos estudios que tuvieron por objeto el análisis de los diversos factores concurrentes al problema de la reconstrucción de la zona y, en especial, de la capital sanjuanina.

Tales estudios previos fueron indispensables, no sólo para efectuar la investigación y recoger la información del caso, sino también para ir formando el criterio a adoptar frente a un problema que, por su magnitud, resultaba inédito en el ambiente científico y técnico del país.

Así fué como, a la lista de las importantes y profundas investigaciones de orden económico y físico en general (hidrológicos, sismológicos, aerofotogramétricos, etc.), se sumaron interesantes estudios referentes al planeamiento de la zona, pues desde el primer momento se descartó la solución, más simple pero irracional, de una reconstrucción exactamente sobre los mismos lineamientos que ofrecía la realidad sanjuanina antes del terremoto.

Dicho criterio estaba abonado por la consideración de que la catástrofe, no obstante sus trágicas consecuencias inmediatas, daba en cambio la oportunidad de emprender un estudio de gran envergadura —oportunidad única en nuestro medio— tendiente a reacondicionar una extensa región del país, de manera que no sólo mejorara sus actuales condiciones de vida, sino que estuviera preparada para su desarrollo previsible. Resulta entonces comprensible que un problema de tal magnitud haya requerido la intervención de numerosos técnicos y especializados en diversas disciplinas y que, como consecuencia de ello, haya sido necesario el transcurso de un tiempo suficiente para iniciar primero y encauzar luego tales estudios, para poder finalmente llegar a un resultado final y serio, cuya responsabilidad habría que asumir con la plena seguridad de que constituía la solución más conveniente a adoptar.

2. Organización de las tareas.

Diversas fueron las iniciativas y organismos que desde el primer momento se hicieron presentes y encararon la tarea de la reconstrucción. El Ministerio de Obras Públicas de la Nación dispuso inmediatas medidas de emergencia que permitieron albergar a más de 30.000 personas y comenzó los estudios del planeamiento. Luego se constituyó la Entidad "Reconstrucción de San Juan" y actuaron diversas Comisiones, de todo lo cual se da también breve cuenta en el *Apéndice.*

La Entidad, cuyo anterior Director fué el señor Coronel Julio J. Henneckens, está actualmente a cargo del Ing. Enrique Zuleta.

3. Estudios del planeamiento.

En lo que al planeamiento propiamente dicho se refiere, se contó, como se ha expresado y se detalla en el Apéndice, con la asistencia de prestigiosos técnicos que iniciaron estudios en sucesivas etapas, y después de analizadas las diversas posibilidades se llegó a adoptar el planeamiento que se describe en la presente Memoria. Cabe señalar que la Entidad, desde su primera gestión, recopiló y ordenó una copiosa información que se detalla asimismo en el Apéndice.

Transcurrido un lapso, la Entidad "Reconstrucción de San Juan", con el objeto de encauzar definitivamente los estudios, tuvo la iniciativa de solicitar la colaboración de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para que, por medio de su órgano especializado, (el Departamento de Urbanización, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo) prestara el concurso de su intervención en la tarea del planeamiento.

La propuesta fué analizada en sus diversos aspectos y, habiéndose alcanzado un acuerdo previo respecto al criterio general a adoptar, se llegó, con fecha 8 de Mayo de 1945, a la celebración de un Convenio mediante el cual el elenco directivo de dicho Departamento de Urbanización, constituído en equipo e iniciando con ello una práctica tan poco corriente en nuestro medio, como beneficiosa, se encargaría de dirigir los estudios del planeamiento definitivo, en cuanto se refiere a su ordenación urbanística y arquitectónica, tal como se da cuenta en esta Memoria y en los planos que se acompañan.

4. La Oficina Especial de Planeamiento.

Constituída a tal efecto en la Ciudad de Buenos Aires, una Oficina Especial de Planeamiento, en los primeros días de Mayo del corriente año entraron a actuar como equipo directivo de la misma

los Arquitectos Carlos Mendióroz, Julio V. Otaola, Luis M. Campos Urquiza, Federico Ruiz Guiñazú y Luis A. Olezza, Director el primero, Jefes de División los dos siguientes y técnicos los últimos, del mencionado Departamento Municipal. Dicha oficina, dada la urgencia del caso, emprendió de inmediato el estudio del planeamiento de la capital sanjuanina, en función de los factores de orden general cuya índole se expresa en los capítulos siguientes, e inició simultáneamente la consideración de los demás conjuntos urbanos y regionales.

5. El Departamento de Planeamiento.

Considerándolo más ventajoso para un mejor ordenamiento del trabajo, la Dirección General de "Reconstrucción de San Juan", con fecha 6 de Octubre de 1945, refundió el Departamento de Planificación, que subsistía en la Ciudad de San Juan, sede de la Entidad, con la ya mencionada Oficina Especial, creando en vinculación directa con la Dirección General el *Departamento de Planeamiento,* cuyo esquema de organización se agrega en el Apéndice y que quedó bajo la jefatura del Arquitecto Carlos Mendióroz.

El Departamento funcionó desde entonces en la ciudad de Buenos Aires con una Oficina Local en San Juan.

Como el Convenio ya expresado terminara en Mayo del corriente año, fué prorrogado por seis meses más y quedó definitivamente concluído el 7 de Noviembre de este mismo año, después de haberse cumplido la tarea fundamental y logrado la aprobación legal por el Congreso Nacional del planeamiento proyectado. El estudio y ajuste definitivo han quedado localizados en la nueva sede del Departamento, en la Ciudad de San Juan.

6. El planeamiento y el medio ambiente sanjuanino y nacional.

Para la gestación de sus trabajos ha consultado el Departamento no sólo los datos de índole técnica de diverso orden y la información ya recopilada, sino también otros factores vinculados con el medio y con la idiosincrasia de la población. Atento a ello sus arquitectos realizaron constantes viajes a la Provincia, recorriendo minuciosamente la capital y la región y levantando la información complementaria que consideraron oportuna. Además, en toda oportunidad se mantuvo contacto y se debatieron aspectos del problema en reuniones realizadas en la propia capital sanjuanina, con las altas autoridades provinciales y municipales, dignatarios eclesiásticos, técnicos escolares, nacionales y provinciales, técnicos de los ferrocarriles, de Vialidad, de Obras Sanitarias, de los Bancos Nacionales, Provinciales y Particulares, etc., así como con representantes de diversos intereses locales, tales como la Comisión Popular Pro-Reconstrucción, el Centro de Comerciantes, miembros del Centro de Ingenieros de San Juan, diversos profesionales, etc.

Con el objeto de divulgar entre el público la tarea, la Dirección General dió a publicidad en el Diario "La Prensa" del domingo 5 de Agosto de 1945, una noticia a una página del estado de los estudios del planeamiento, acompañado de esquemas y gráficos de interés.

Además, durante los meses de Enero y Febrero de 1945 se abrió una exposición de trabajos en la ciudad de San Juan, para la cual el Departamento preparó numerosos planos, gráficos y maquettes. La Exposición fué visitada por más de 20.000 personas. Más tarde, en Octubre de 1945, se realizó una Muestra privada en la Casa de Gobierno en Buenos Aires, ante el Excmo. Sr. Presidente de la Nación y todos los Sres. Ministros. Luego durante los meses de Agosto y Septiembre se abrió otra Exposición pública en la ciudad de Buenos Aires, en los Salones de Y.P.F. por considerar que, aun cuando la población porteña no estaba directamente vinculada con la reconstrucción sanjuanina, le interesaba conocer el criterio adoptado y la labor desempeñada por los técnicos que habían encarado esta tarea de verdadera trascendencia nacional.

La Exposición, que contó con planos y maquettes, se vió sumamente concurrida y recibió y organizó visitas explicadas de profesionales, entidades científicas y técnicos y de las altas Autoridades, entre ellos el Excmo. Sr. Presidente de la Nación Argentina.

Finalmente cabe señalar que, paralelamente, se desarrolló una tarea de divulgación pública en numerosos diarios y revistas de esta Capital y del interior.

7. Labor de información.

Simultáneamente con los estudios de la planificación, el Departamento clasificó una nutrida documentación ya existente y encaró también una labor de información, mediante el acopio de datos de interés estadigráfico que concretó luego en esquemas y representaciones gráficas necesarias para el mayor conocimiento de la realidad sanjuanina, algunos de los cuales se acompañan a la presente Memoria. Concretó además varios programas arquitectónicos de edificios públicos.

8. Aprobación del anteproyecto de planeamiento y de las bases para el Código de la Edificación, por parte del Gobierno Nacional.

Los estudios realizados por la entonces Oficina Especial de Planeamiento, fueron concretados en un *anteproyecto de planeamiento,* con la urgencia que requería la situación de demora sufrida como consecuencia de los sucesivos cambios de los equipos técnicos, y elevados a consideración del Poder Ejecutivo Nacional. Este, con fecha 28 de Junio del año 1945, por Decreto Nº 14.164/945, aprobó el anteproyecto mencionado —cuyo plano se acompaña— después de lo cual la ex-Oficina y luego el

Departamento de Planeamiento, prosiguieron con los trabajos definitivos y de detalle, complementarios del estudio primitivamente elaborado.

Dicho planeamiento fué proyectado conjuntamente con las *Bases para la Reglamentación edilicia del Código de la Edificación* preparadas por la misma Oficina, bases en las que se daban los fundamentos para la diversificación y ordenación de las zonas dentro de la provincia y del conglomerado urbano y se establecía el criterio general para las demás cláusulas referentes a la edificación. El anteproyecto así concebido fué también aprobado por el Poder Ejecutivo en el mismo Decreto Nº 14.164/945 y ha servido de base para el desarrollo del Capítulo completo de Prescripciones Edilicias que el Departamento de Planeamiento confeccionó posteriormente y que fuera también aprobado por el Poder Ejecutivo.

Constituído el nuevo Gobierno, el asunto fué sometido a consideración del Congreso Nacional, el que después de maduras deliberaciones resolvió aprobar por Ley 12.685 el planeamiento proyectado, ley cuyo texto se transcribe en el Apéndice.

9. Código de la Edificación.

El Código estudiado para la Provincia de San Juan, consta de tres partes especiales, a saber: 1) "Prescripciones Administrativas"; 2) "Prescripciones de Estabilidad" y 3) "Prescripciones Edilicias".

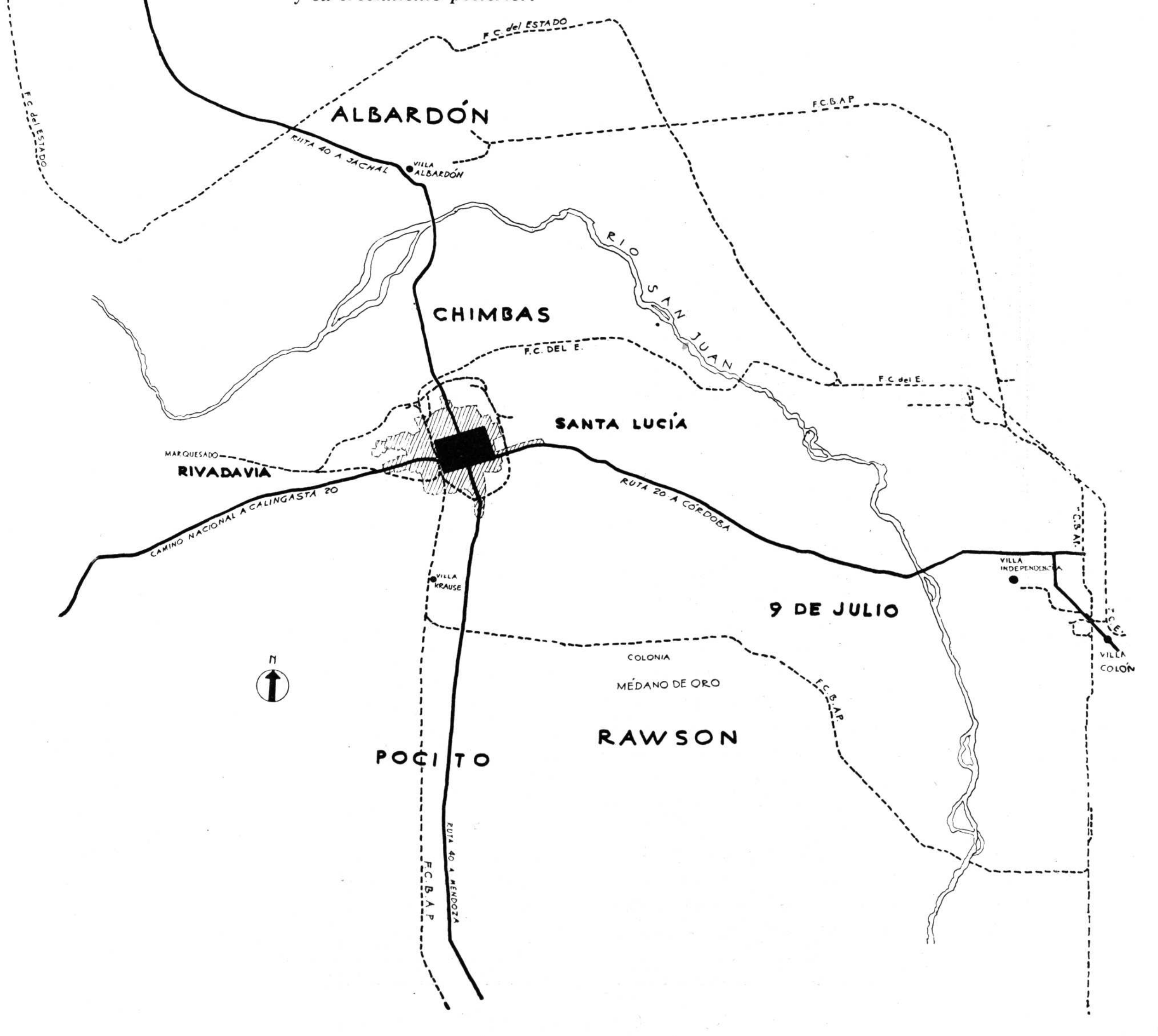
El Departamento de Planeamiento encaró el estudio y redacción de las "Prescripciones Edilicias",

LA REGION AFECTADA POR EL SISMO

El valle del Río San Juan, con las poblaciones y departamentos Capital, Albardón, Villa Krause, Caucete (Villa Independencia y Villa Colón).

Las rutas nacionales 20 y 40 se cruzan en la Capital, a la que acceden también las vías férreas de los Ferrocarriles del Estado y Buenos Aires al Pacífico (FF.CC.EE. y F.C.B.A.P.).

El sistema ferroviario se dispersa por la región mediante vías y ramales vinculados a los centros de producción y consumo. Nótese el primitivo casco rectangular de la Capital y su crecimiento posterior.



parte que consta a su vez de dos capítulos principales que son, el 1º: "Prescripciones Generales", y el 2º: "Prescripciones Particulares".

Se ha buscado, al redactar dichas cláusulas, formar un *Código Urbanístico* mediante su adaptación al planeamiento proyectado; el detalle de sus normas constructivas y reglamentarias se basa en parte en el Código de la Edificación de Buenos Aires, sometido a una *reestructuración* general y a una *simplificación* en la aplicación y juego de sus normas. De esta suerte se ha mantenido el criterio de hacer coincidir los diferentes factores que intervienen en cada zona, de manera que, salvo excepciones, a cada una de éstas corresponda igual límite en lo que a uso, altura y área se refiera.

Al final se describe en detalle el texto del articulado.

10. Trabajos ejecutados.

En el transcurso de la tarea, el Departamento de Planeamiento desarrolló una intensa y amplia labor, cuya nómina se detalla en el Apéndice y cuyo comentario y explicación clasificada se analizan en el Capítulo siguiente.

Como síntesis, puede expresarse que se ejecutaron 123 planos originales completos, 9 trabajos sobre reglamentación y estatutos, 49 cartones en témpera y 4 grandes maquettes, y se organizaron y proyectaron 4 trabajos especiales para Exposiciones y numerosos más para publicaciones e informes.

II. PRINCIPIOS GENERALES DEL PLANEAMIENTO REGIONAL Y URBANO

1. Consideraciones generales.

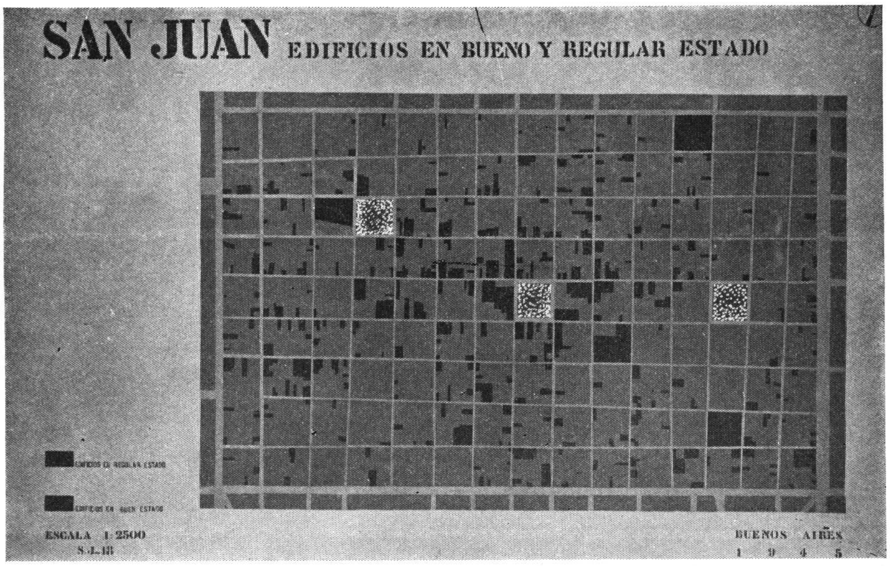
Para el planeamiento de la zona afectada por el sismo de San Juan, se ha estimado necesario atender al complejo de factores de diverso orden y categoría que influyen en el fenómeno de la vida social y especialmente en lo que a su expresión urbana se refiere.

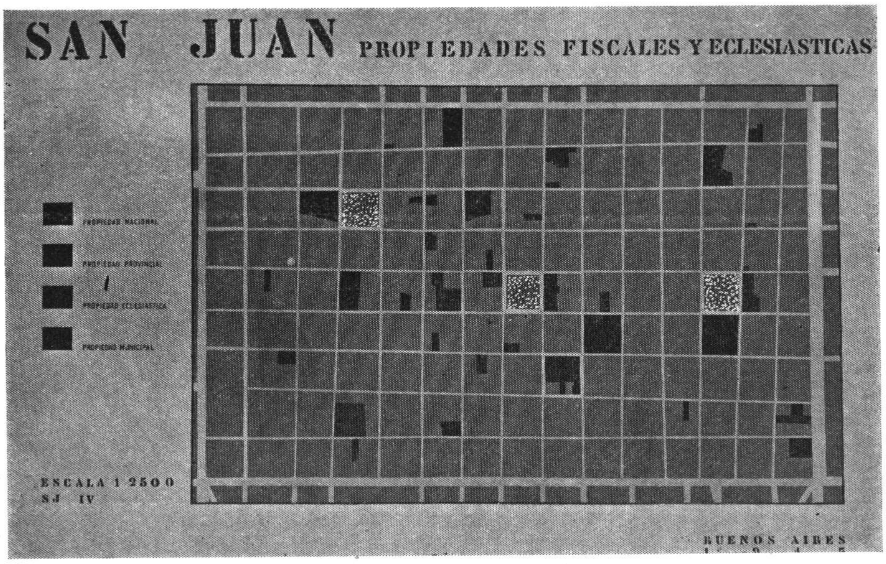
No es posible supeditar ese complejo a la preponderancia de un solo factor sobre los demás, pues ello involucraría una falsa solución que, a la larga, haría sentir sus perniciosos efectos sobre el resultado obtenido. Ni la economía sola, ni cualquier técnica particular, ni la tradición, ni ninguna otra consideración aisladamente considerada, pueden ser capaces de ofrecer la solución integral que el problema requiere. En cambio, la consideración de este conjunto de factores que actúan como fuerzas

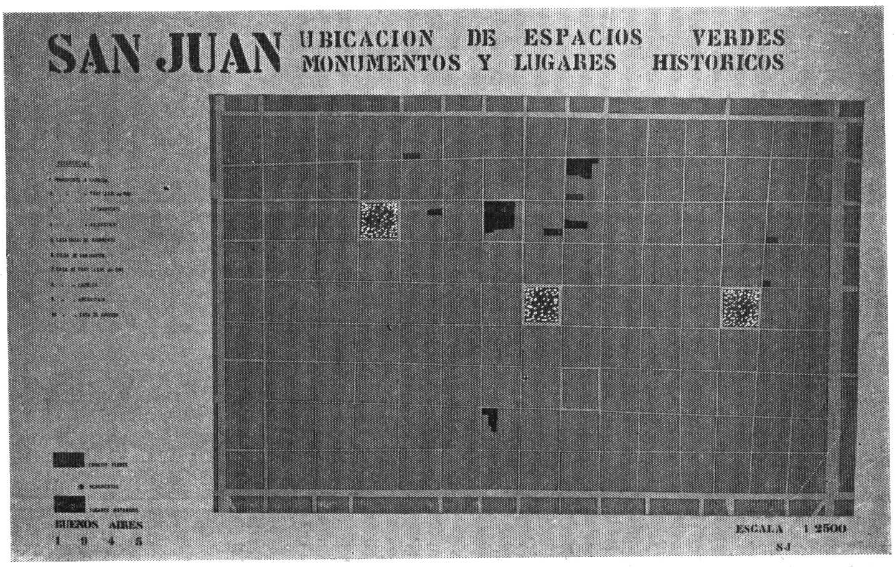
LA ACTUAL SAN JUAN

El casco en damero y el resto con un trazado anárquico e irracional. Las dos estaciones ferroviarias separan netamente el casco de la zona residencial más importante, que es Desamparados, hacia el 0. Absoluta indeterminación de los accesos viales: las rutas 20 y 40 penetran bruscamente al casco y se confunden con sus calles interiores, sin diferenciación alguna con éstas. Industrias y bodegas dispersas. Cintura férrea que rodea a la ciudad en todas direcciones. Pobreza de espacios libres.



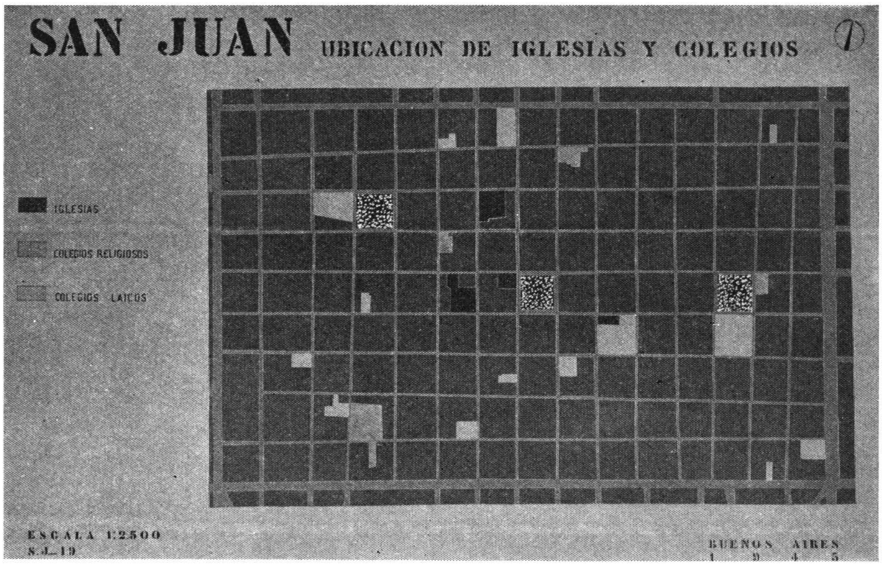






LABOR DE INFORMACION

Algunos de los gráficos confeccionados como labor previa sobre datos estadísticos, con el objeto de compenetrarse de la realidad sanjuanina. Aparte de éstos fueron estudiados numerosos esquemas y gráficos de variado interés.



originadas, eso sí, desde diversos puntos, pero convergentes en el problema, permitirá obtener la resultante final que equilibre la tensión de todas ellas y lleve a un resultado beneficioso para la colectividad, tenida cuenta del medio ambiente, las posibilidades económicas y técnicas de la región y la época en que vivimos.

Además, para la solución del problema particular de la *ciudad* y de los *centros poblados*, debe llegarse partiendo del estudio de la *realidad regional*, lo cual se logrará por el conocimiento y estimación de las diversas actividades de la región. Desde el punto de vista urbanístico resulta saludable esa orientación centrípeta, opuesta a la preconizada por la concepción individualista que en ningún caso se justifica y menos en el presente, pues de lo que se trata es de ajustar el planeamiento al conjunto de los legítimos intereses generales, tan gravemente afectados por la catástrofe sísmica.

2. Planeamiento regional.

Por ello se consideró que la planificación regional debía tener muy en cuenta la capacidad económica integral de la región, incluyendo tanto el plan de urbanización de la ciudad de San Juan, como el de los demás núcleos, que entrarían así a formar parte de un verdadero sistema regional orgánico.

En consecuencia, y desde el punto de vista urbanístico, dicho sistema fué concebido dentro de las siguientes directivas:

A) Organización de un sistema vial y ferroviario para responder a las necesidades generales de la región.

B) Zonificación de la región, tendiente a fijar:

a) Núcleos poblados y distribución de la población rural.

b) Zonas de cultivos, industrias, explotación y fuente de recursos naturales, etc.

c) Recuperación mediante obras de riego y producción de energía hidro-eléctrica.

d) Sistema legal y reglamentario, necesarios para la vigencia y efectividad del planeamiento.

Con referencia a los últimos incisos, debe señalarse que la Entidad ha contado con órganos destinados a atender el planteo y estudio de los problemas económicos y legales. Al Departamento de Planeamiento correspondió, en cada caso, suministrar los elementos e informaciones específicas para su ulterior determinación por parte de los mencionados órganos.

3. Planeamiento urbano.

Estimado a grandes rasgos el sentido de la planificación regional, se encaró concretamente la planificación urbana partiendo del estudio de la ciudad de San Juan como elemento rector del sistema y determinando:

1º) Su emplazamiento más conveniente;
2º) Sus funciones urbanas características y
3º) Su población actual y su evolución previsible.

Una vez planteados y dilucidados los puntos anteriormente expuestos, a los cuales nos referiremos más adelante, debió considerarse la primera etapa del planeamiento urbano, que comprende los grandes lineamientos de la estructura de la ciudad, a saber:

1º) Accesos;
2º) Red de comunicaciones y
3º) Localización de centros y zonas de función específica.

A tal efecto, se partió de un planteo previo de la distribución del conjunto, para entrar luego al estudio detallado de cada uno de los elementos, en su faz *urbanística* primero y *arquitectónica* luego.



Copia fiel del PRIMER ANTEPROYECTO elaborado por el Departamento de Planeamiento con sede en Buenos Aires, que mereciera la aprobación oficial por Decreto Nº. 14.164/45, y sobre el cual se prosiguió estudiando el planeamiento de la capital sanjuanina, con los ajustes y modificaciones parciales que pueden observarse en el plano de pág. 431. Separación de ambas estaciones ferroviarias. Racionalización vial mediante el anillo de circunvalación que encauza el tránsito de las rutas 20 y 40. Diferenciación y localización de actividades, como base para un ordenamiento urbano y su reglamentación por el Código de la Edificación.

4. Criterio adoptado para el planeamiento urbano.

El planeamiento proyectado y adoptado para la zona urbana y suburbana de la capital de San Juan, está basado en estas dos premisas fundamentales:

a) Reacondicionamiento y organización racional de las diversas actividades urbanas.

b) Utilización de los factores humanos y económicos existentes, pero compatibles con un ordenamiento urbanístico.

Se han tenido en cuenta, pues, no sólo los postulados y exigencias de la técnica y de la economía, sino también aquellos —tan vitales como los otros— de la realidad, con el objeto de obtener una solución, a la vez, equilibrada y practicable.

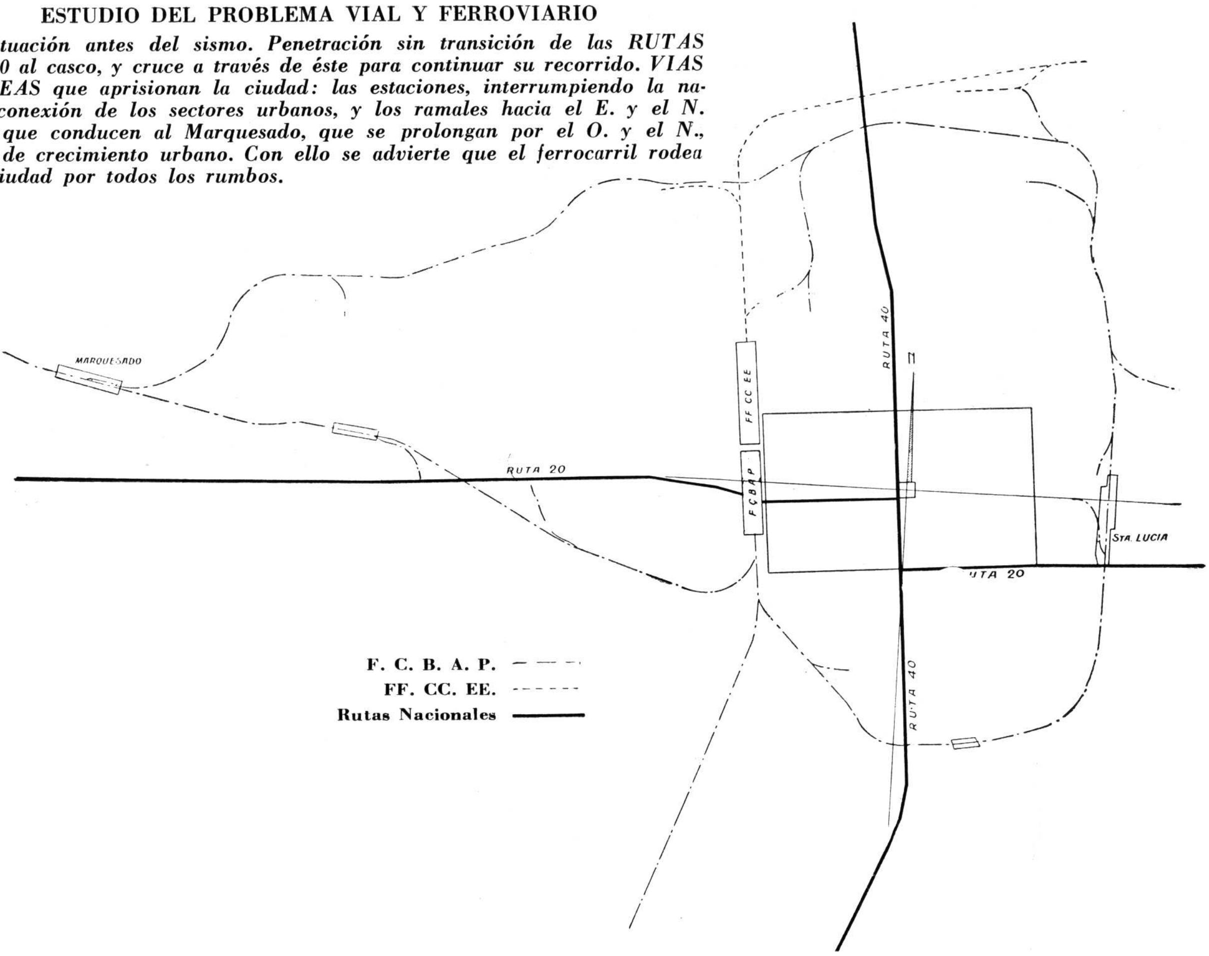
Se ha tratado de corregir y de evitar, además, aquellos errores que perturbaban la vida colectiva de la ciudad, pero sin despreciar por eso ciertos *imponderables* arraigados en la población y cuya vigencia forma parte de la vida local.

Se ha buscado, en fin, elaborar un programa urbanístico consistente en una remodelación fundamental, pero sin olvidar que la nueva ciudad será para que vivan los mismos habitantes de la actual y que, por lo tanto, deberá ofrecerles la oportunidad de un mejoramiento asimilable y no el choque de una transformación repentina y artificial.

Con este criterio se ha querido interpretar el verdadero sentido del planeamiento que para ser

ESTUDIO DEL PROBLEMA VIAL Y FERROVIARIO

Situación antes del sismo. Penetración sin transición de las RUTAS 20 y 40 al casco, y cruce a través de éste para continuar su recorrido. VIAS FERREAS que aprisionan la ciudad: las estaciones, interrumpiendo la natural conexión de los sectores urbanos, y los ramales hacia el E. y el N. y los que conducen al Marquesado, que se prolongan por el O. y el N., zonas de crecimiento urbano. Con ello se advierte que el ferrocarril rodea a la ciudad por todos los rumbos.



realizable, debe ser técnico y artístico a la vez, racional y vital al mismo tiempo y entroncar, por consiguiente, con el legítimo ser de la colectividad.

III. DESCRIPCION DEL PLANEAMIENTO ADOPTADO

1.—El emplazamiento de la nueva Ciudad

A) Estudios Geofísicos.

Serios estudios geofísicos realizados en la zona afectada por el sismo, demostraron terminantemente dos realidades:

a) Que toda la zona precordillerana sanjuanina adolece, en general, de iguales características sísmicas.

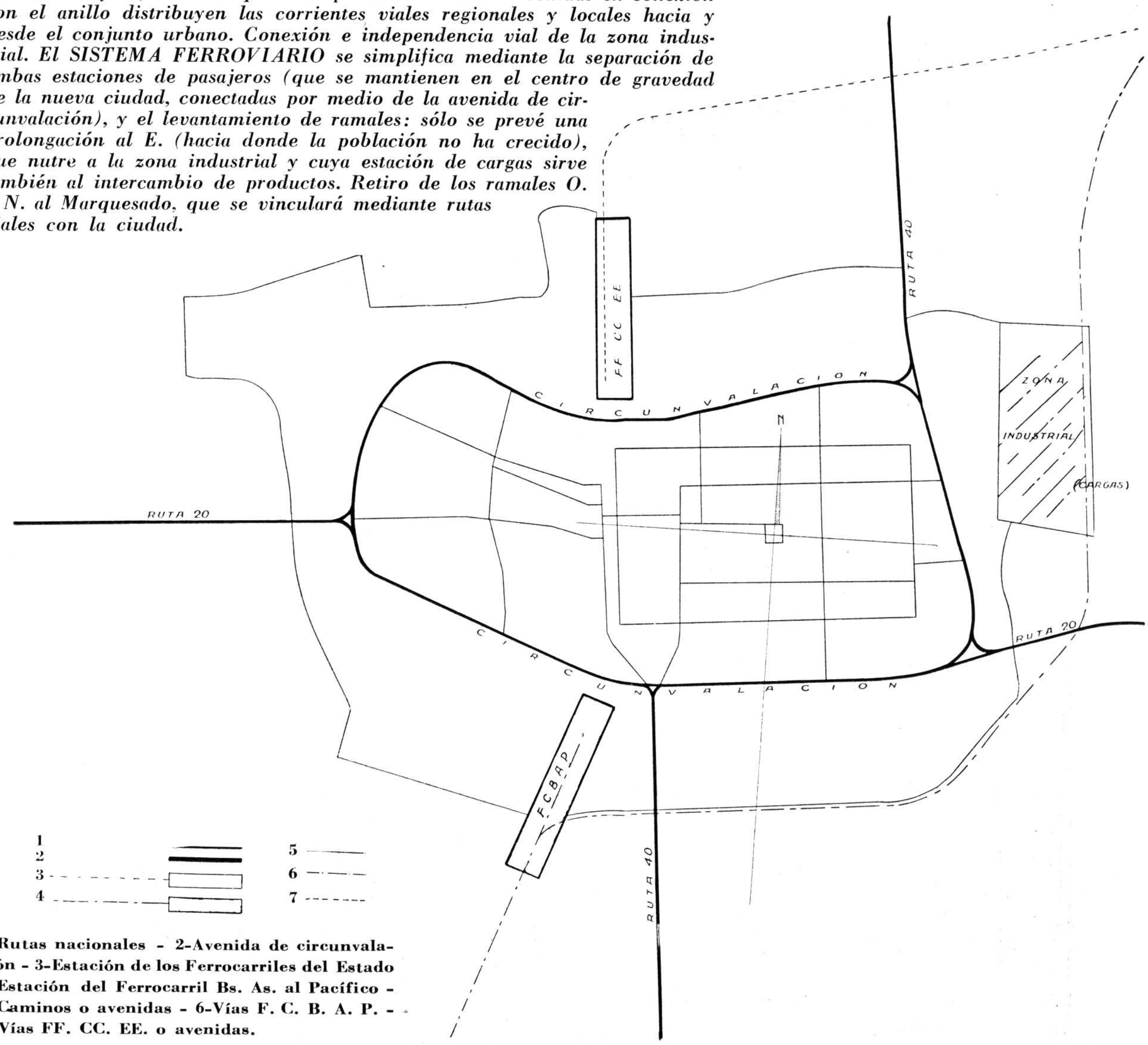
b) Que, como consecuencia de ello y desde ese punto de vista, no existe razón alguna para emplazar la nueva ciudad en un lugar distinto al actual.

Varias fueron, en efecto, las opiniones coincidentes en este sentido y expuestas por los especialistas en sendos informes. Así, en el suyo, los Dres. Martín Santiago Cappelletti y Egidio Feruglio y el Ing. Fernando Volponi, (técnico de la Dirección de Geofísica de la Nación el primero; Geólogo y Profesor de la Universidad de Cuyo el segundo; y especializado en Oscilografía, de la Administración de Y.P.F. el tercero), desarrollan una serie de estudios que pueden concretarse en esta frase: "De esta "suerte —dicen— todos los geólogos (a partir de "Bodenbender, quien estudió el terremoto de 1894) "coinciden en que no es posible hacer predicción "alguna sobre la posición de la zona o áreas epi-"centrales de los futuros terremotos. De ahí la con-"clusión unánime de que, geológicamente no exis-"ten motivos fundados para aconsejar un traslado "de la ciudad a otro sitio, por cuanto con ello se "tendría igual posibilidad, tanto de alejarse como "de acercarse a los futuros focos sísmicos".

A su vez el Dr. Horacio J. Harrington (profesor titular de la materia en la Escuela de Ciencias Naturales de la Universidad de Buenos Aires) fué enviado a San Juan por la Corporación para la Promoción del Intercambio, con anuencia del Gobierno Nacional, y produjo un documentado informe publicado por dicha Entidad en Julio de 1944. Para ser breves, transcribiremos dos párrafos concretos. Dice el Dr. Harrington, después de largos análisis: "Por las razones expuestas, pues, no interesa, desde "el punto de vista sismológico, cambiar la ubica-

ESTUDIO DEL PROBLEMA VIAL Y FERROVIARIO

Solución adoptada. El SISTEMA VIAL se racionaliza mediante la presencia de una ruta de circunvalación que absorbe y encauza el tránsito de las rutas 20 y 40, antes de que éstas penetren al casco. Avenidas en conexión con el anillo distribuyen las corrientes viales regionales y locales hacia y desde el conjunto urbano. Conexión e independencia vial de la zona industrial. El SISTEMA FERROVIARIO se simplifica mediante la separación de ambas estaciones de pasajeros (que se mantienen en el centro de gravedad de la nueva ciudad, conectadas por medio de la avenida de circunvalación), y el levantamiento de ramales: sólo se prevé una prolongación al E. (hacia donde la población no ha crecido), que nutre a la zona industrial y cuya estación de cargas sirve también al intercambio de productos. Retiro de los ramales O. y N. al Marquesado, que se vinculará mediante rutas viales con la ciudad.



1-Rutas nacionales - 2-Avenida de circunvalación - 3-Estación de los Ferrocarriles del Estado 4-Estación del Ferrocarril Bs. As. al Pacífico - 5-Caminos o avenidas - 6-Vías F. C. B. A. P. - 7-Vías FF. CC. EE. o avenidas.

"ción de la ciudad", (pág. 26) y finaliza su estudio con una serie de "Conclusiones generales", de las cuales la primera de todas, dice textualmente: "Podemos resumir nuestras conclusiones y sugerencias "con respecto a la reconstrucción de la ciudad de "San Juan y sus alrededores de la siguiente manera: "1) La ciudad puede reconstruirse en el mismo si-"tio, (pág. 28)".

Por otra parte el Dr. E. Kittl (Profesor de la Universidad de Cuyo y Director de la Revista Minera), publicó en dicha Revista en el Nº 4, Octubre-Diciembre de 1944, un hondo estudio que finaliza afirmando: "la reconstrucción de la ciudad en "el mismo lugar es perfectamente posible desde el "punto de vista geológico, si se reglamentan las "construcciones (edificios de cemento armado..., "ensanche de calles, etc.)", (pág. 94). (Demás está decir que estas últimas precauciones fueron tomadas en el Código Edilicio).

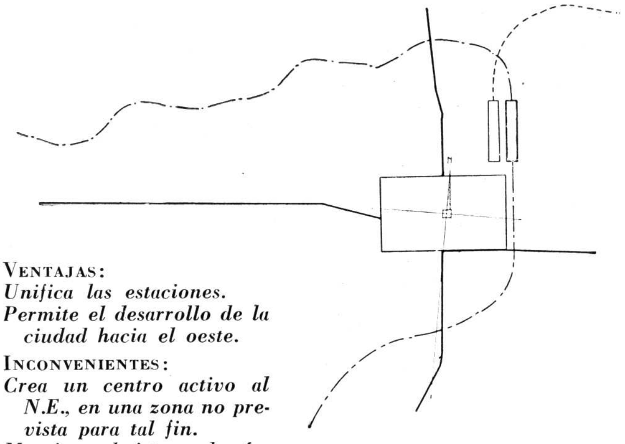
B) Características actuales.

Un importante factor a considerar es el de que el sistema fundamental de vías férreas y camineras de la Provincia, convergen al lugar en que se levanta la Capital, así como que las zonas de riego propias para el abastecimiento de ese núcleo urbano ocupan, como es natural, las regiones laborables próximas a él.

Además, dentro del actual casco urbano, los pavimentos se mantienen en excelentes condiciones y las redes de aguas corrientes y cloacas se encuentran en normal funcionamiento; de estas últimas, sólo falta efectuar conexiones domiciliarias, las cuales no exigirán la destrucción del pavimento. En cuanto a los servicios de electricidad y de teléfono, funcionan perfectamente. El riego, la higiene pública, la organización de servicios municipales, el abasto, todos los servicios que atienden a la colec-

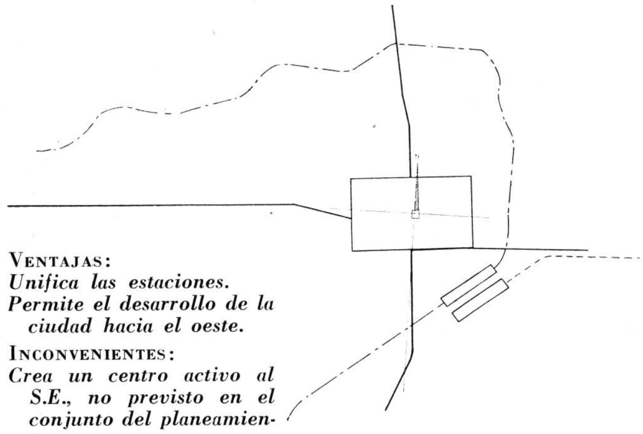
ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO

Análisis de las diversas ubicaciones de las Estaciones de pasajeros



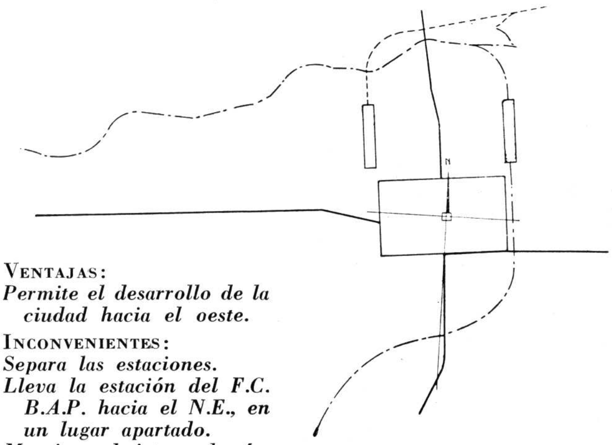
VENTAJAS:
Unifica las estaciones.
Permite el desarrollo de la ciudad hacia el oeste.

INCONVENIENTES:
Crea un centro activo al N.E., en una zona no prevista para tal fin.
Mantiene el sistema de vías en tres rumbos.
Aleja las Estaciones del conjunto urbano.



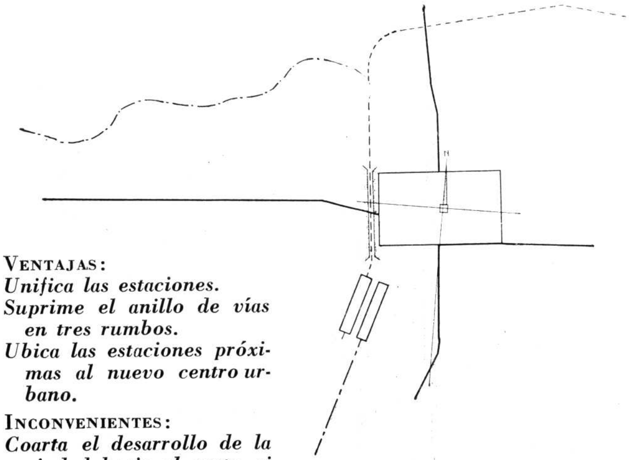
VENTAJAS:
Unifica las estaciones.
Permite el desarrollo de la ciudad hacia el oeste.

INCONVENIENTES:
Crea un centro activo al S.E., no previsto en el conjunto del planeamiento.
Mantiene el sistema de vías en tres rumbos.
Supone el reacondicionamiento de una larga extensión de la vía de los FF. CC. del E.



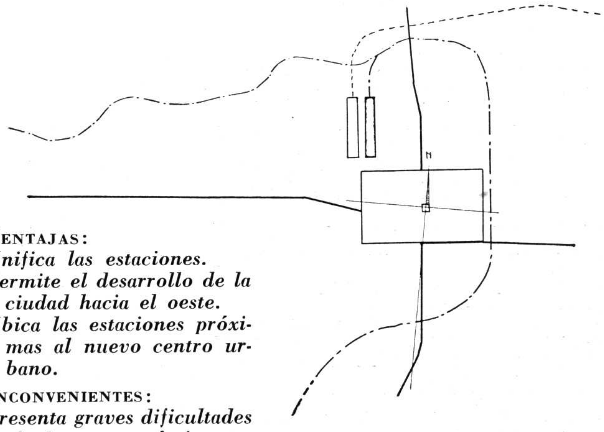
VENTAJAS:
Permite el desarrollo de la ciudad hacia el oeste.

INCONVENIENTES:
Separa las estaciones.
Lleva la estación del F.C. B.A.P. hacia el N.E., en un lugar apartado.
Mantiene el sistema de vías en tres rumbos.



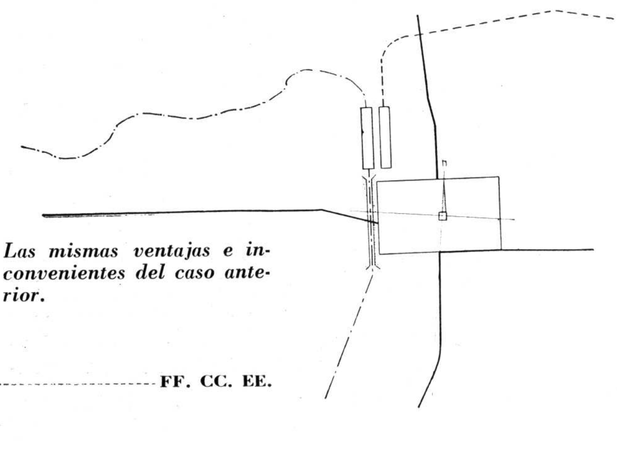
VENTAJAS:
Unifica las estaciones.
Suprime el anillo de vías en tres rumbos.
Ubica las estaciones próximas al nuevo centro urbano.

INCONVENIENTES:
Coarta el desarrollo de la ciudad hacia el oeste, si el paso de la vía del F. C. del E. es a nivel hacia el S.; en caso de disponerse de paso en trinchera, la diferencia de nivel resultante entre ambas estaciones, ofrecería serios inconvenientes técnicos.



VENTAJAS:
Unifica las estaciones.
Permite el desarrollo de la ciudad hacia el oeste.
Ubica las estaciones próximas al nuevo centro urbano.

INCONVENIENTES:
Presenta graves dificultades técnicas y económicas para la instalación de la nueva línea del F.C.B.A.P., por la entrada en curva y en declive hasta la Estación.
Mantiene el sistema de vías en tres rumbos.



Las mismas ventajas e inconvenientes del caso anterior.

—·—·—·—·— F. C. B. A. P.

- - - - - - - - - - FF. CC. EE.

tividad, en suma, están en pleno y excelente funcionamiento. La planimetría del terreno es, por otra parte, satisfactoria, pues consiste en un plano de suave declive de O. a E., apto para el trazado y la edificación.

En cuanto a las consideraciones de orden moral y social, o sea ese complejo de factores que forman la esencia de la tradición y de las costumbres, no han sido desdeñados en absoluto sino, por el contrario, tenidos muy en cuenta, por considerar que todo progreso legítimo necesita tener sus raíces en el pasado y apoyarse en el presente, como garantía de vivencia en el porvenir. En este sentido es innegable el decidido ambiente, por parte de la población sanjuanina, de mantener a la ciudad en el mismo lugar.

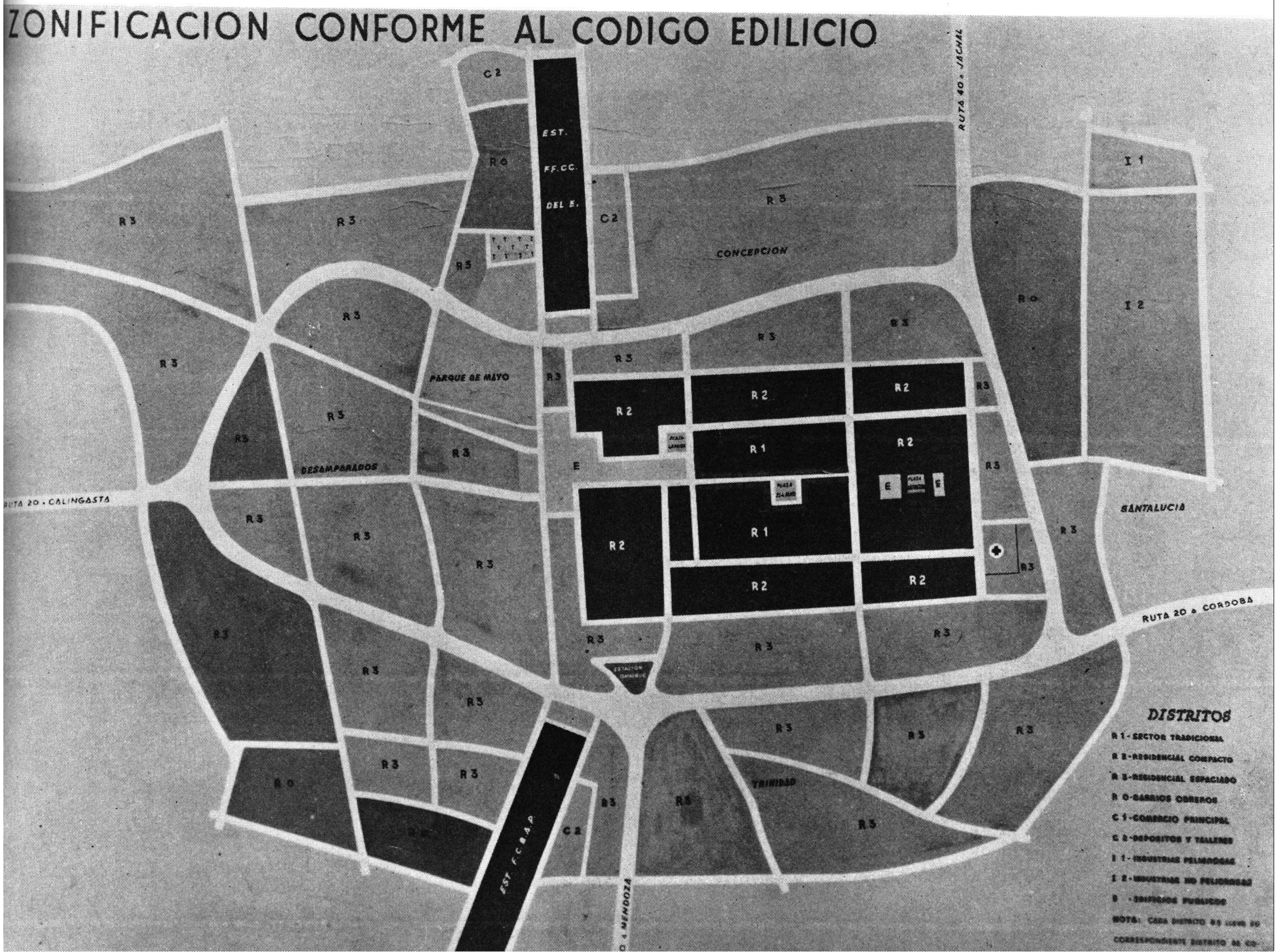
C) Elección del emplazamiento.

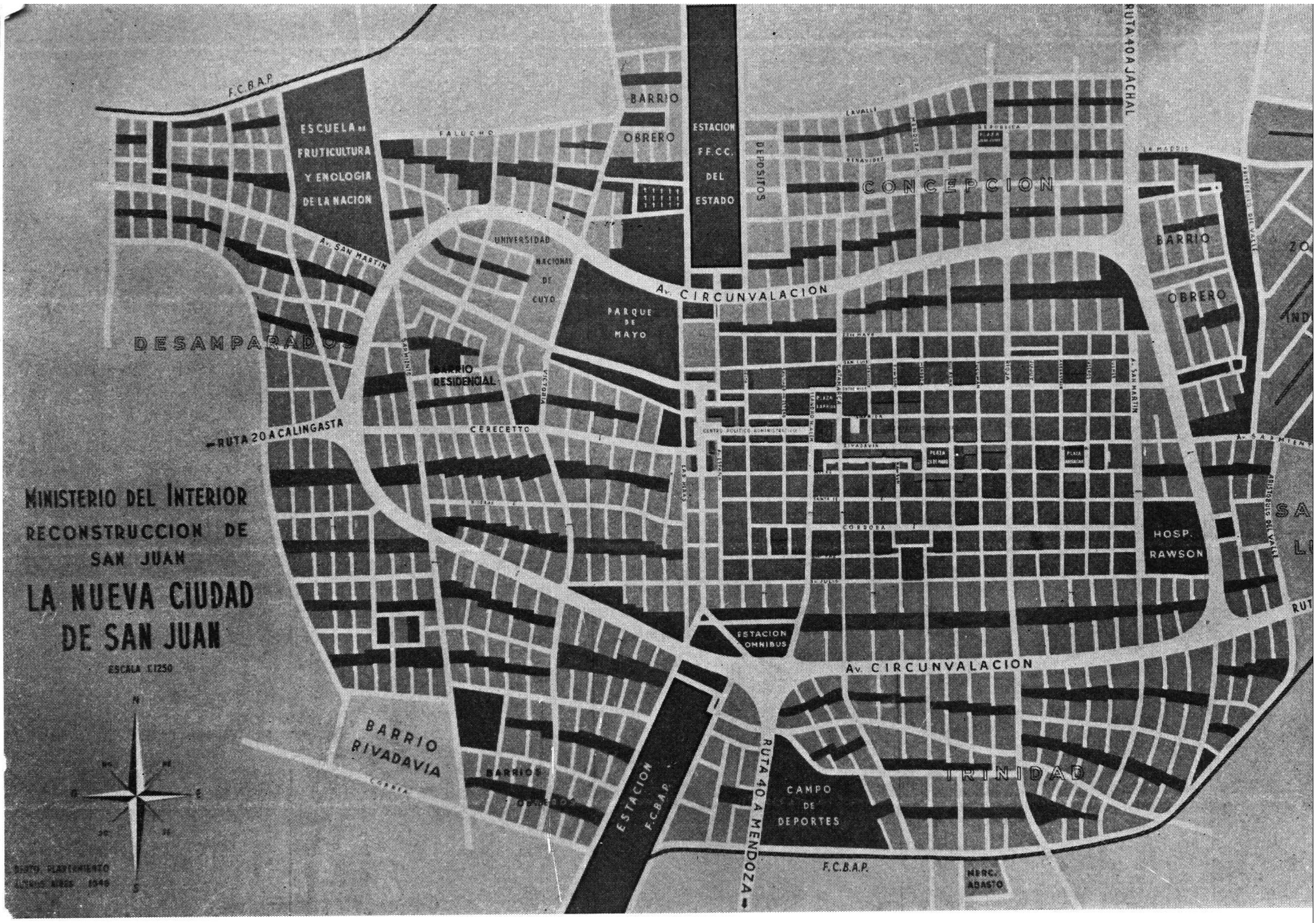
Como se ha visto en el punto A) de este Capítulo, los técnicos geofísicos que actuaron en la zona llegaron a la conclusión de que, desde el punto de vista sísmico, no existen motivos fundados para aconsejar el traslado de la ciudad a otro sitio. Ahora bien: expuesto eso, la Comisión de Geofísicos mencionados en primer término, opinó que para la extensión de la ciudad convendría "de preferencia", elegir la dirección S. O. Pero entonces, al adoptar el criterio de reconstruir la ciudad en su sitio —criterio admitido por las conclusiones de los geólogos— otros factores, esta vez de orden urbanístico, se hicieron presentes para actuar en el conjunto y señalar la existencia de magníficas avenidas arboladas, emplazadas al O. de la ciudad. La escasa desviación de esta dirección (O.) con respecto a la mencionada en dicho informe (S. O.), así como *la gran importancia que para el clima de San Juan representan esas grandes arboledas dentro del conjunto urbano,* movió a considerarlas como una preciosa realidad y a mantener —como luego se detallará— esa dirección para el desarro-

LOS DISTRITOS URBANOS

En función de los sistemas vial y ferroviario descriptos, se distribuyen las diferentes zonas o sectores urbanos. Cada uno de ellos posee características propias, cuya índole está determinada por el Código de la Edificación que se ha estructurado sobre la base del planeamiento. (Ver Capítulo III, sección 4, inc. A): Las funciones urbanas, pág. 435).

En general, la división de los distritos en uso, área, altura y materiales, está concebida para características comunes, evitándose así superposiciones y deslindes irracionales. El conjunto se encuentra funcionalmente irrigado por el sistema vial urbano. La densidad de edificación va disminuyendo del centro hacia la periferia. Se garantiza a la población la permanencia de las características propias de cada sector.





EL PLANO DE LA NUEVA CIUDAD PROYECTADA

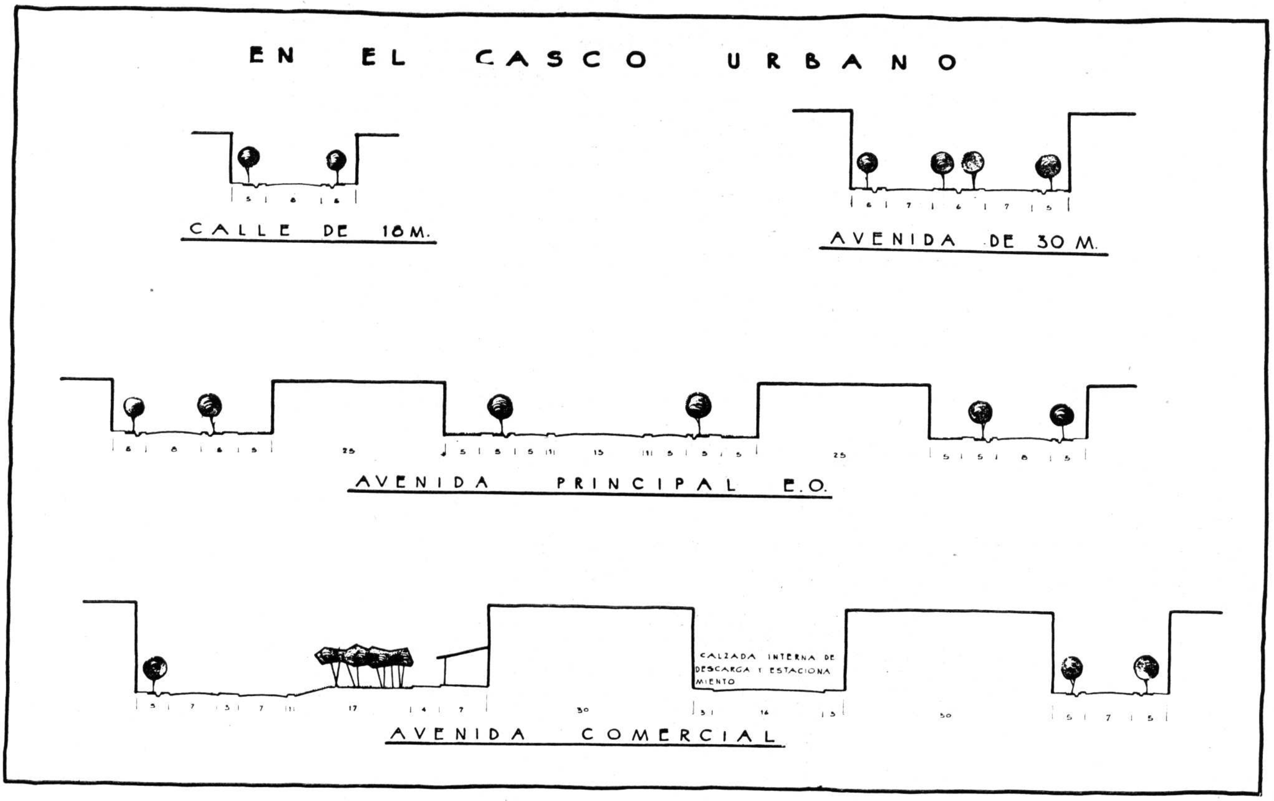
En los gráficos precedentes se ha descripto el proceso del planeamiento de la capital sanjuanina. En este plano se muestra el conjunto, en función de las soluciones vial y ferroviaria, de la zonificación y del trazado. Con respecto a las características del trazado, se lo explica detalladamente en los esquemas subsiguientes. Adviértase: el casco remodelado, con la edificación compacta; el sector político administrativo en el centro del conjunto urbano; las zonas residenciales para vivienda espaciada, resueltas en calles locales y parques vecinales; barrio obrero-industrial, entre el casco y la zona industrial; las estaciones con sus cabeceras conectadas con la avenida de circunvalación; el sistema vial urbano, en fin, apto para la distribución del tránsito por calles y avenidas diferenciadamente proyectadas. Se ha dotado a cada sector de una estructura apta para la función que ha de desempeñar.

llo de la población, lo que por otra parte constituye el área de crecimiento espontáneo de ésta.

Presumiblemente, apenas ocurrido el sismo, pudo haberse aducido razones de consideración en el sentido de trasladar rápidamente el asiento de la ciudad a otro sitio. Pero el hecho de haber transcurrido un año y medio desde la catástrofe, mostró a los técnicos integrantes de la Oficina de Planeamiento al comenzar su labor, un fenómeno de recuperación en la población de la Capital de la Provincia, que había vuelto a imprimir a sus actividades un ritmo de vida y de trabajo que demostraba su fuerte arraigo al lugar. No se estaba ante una tierra virgen o desolada, sino ante una ciudad semidestruída pero llena de pujanza. Esta fuerza ineludible, unida a la ya señalada carencia de motivos de orden geofísico para exigir lo contrario, así como a la existencia de importantes realidades a conservar, dió como resultado la adopción definitiva del criterio de *levantar la ciudad en el mismo sitio,* sometida a la justa adecuación a las necesidades actuales y a las exigencias de un futuro previsible.

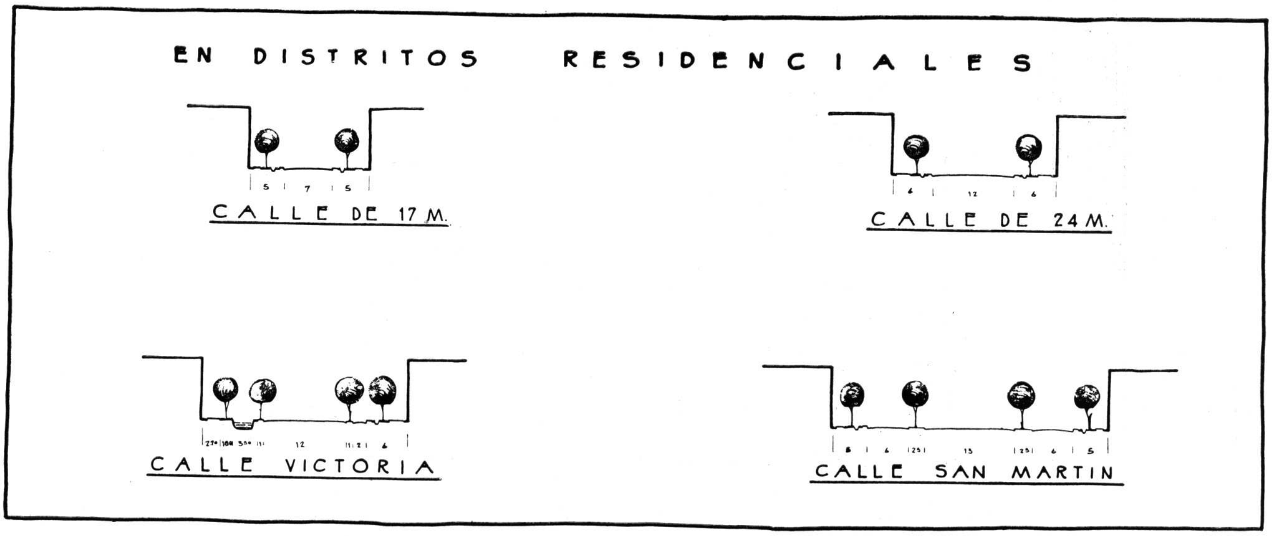
La vida urbana, reimplantada en condiciones prácticamente normales y de hecho florecientes, señalaban, en efecto, y con toda claridad, la voluntad de la población en el sentido de permanecer en el lugar en que siempre se mantuvo su ciudad y del que sólo podría arrancársela con medidas de fuerza. El tiempo transcurrido hasta el presente no ha hecho sino confirmar dicho criterio, pues la vida social, comercial, cultural, profesional y de todo otro orden, ha marchado en San Juan a un ritmo en permanente aceleración.

Demás está decir que la conservación del sitio para la reconstrucción de la Capital, no excluyó la aplicación de normas urbanísticas modernas y funcionales, adecuadas a sus auténticas necesidades. A este respecto cabe adelantar antes de entrar al detalle, que el *casco urbano* ha sido objeto de un remodelamiento y de un reacondicionamiento en su estructura. En cuanto al *resto de la ciudad,* que



PERFILES DE CALLES Y AVENIDAS

Detalles de sus características según su función y su emplazamiento. En todas se aprovecha el pavimento y el arbolado si existen.



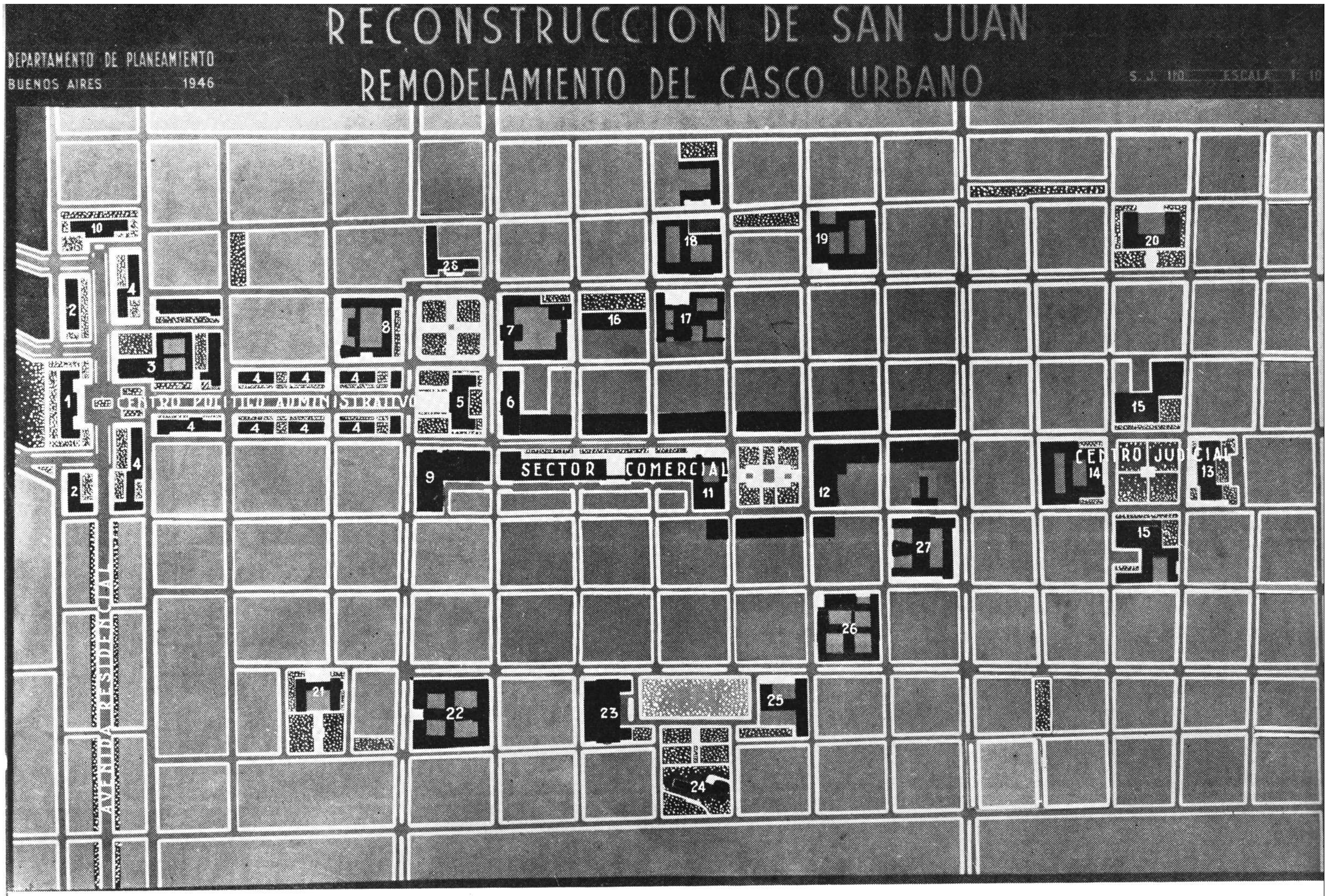
es más o menos dos tercios mayor que el casco y que se extiende de preferencia al *N., O. y S.*, carece de realizaciones dignas de consideración, lo cual permitió una radical transformación en la que sólo se han mantenido las ya descriptas avenidas arboladas.

Los capítulos que siguen dan detallada cuenta de los lineamientos adoptados en el planeamiento urbanístico de la capital sanjuanina.

2. — Sistema Ferroviario

A) Estado actual.

La ciudad de San Juan se encuentra rodeada por una cintura de vías férreas que, desde sus puntos terminales, se han extendido en muchos casos anárquicamente, como consecuencia de necesidades particulares, sin ajustarse a un plan general y previo



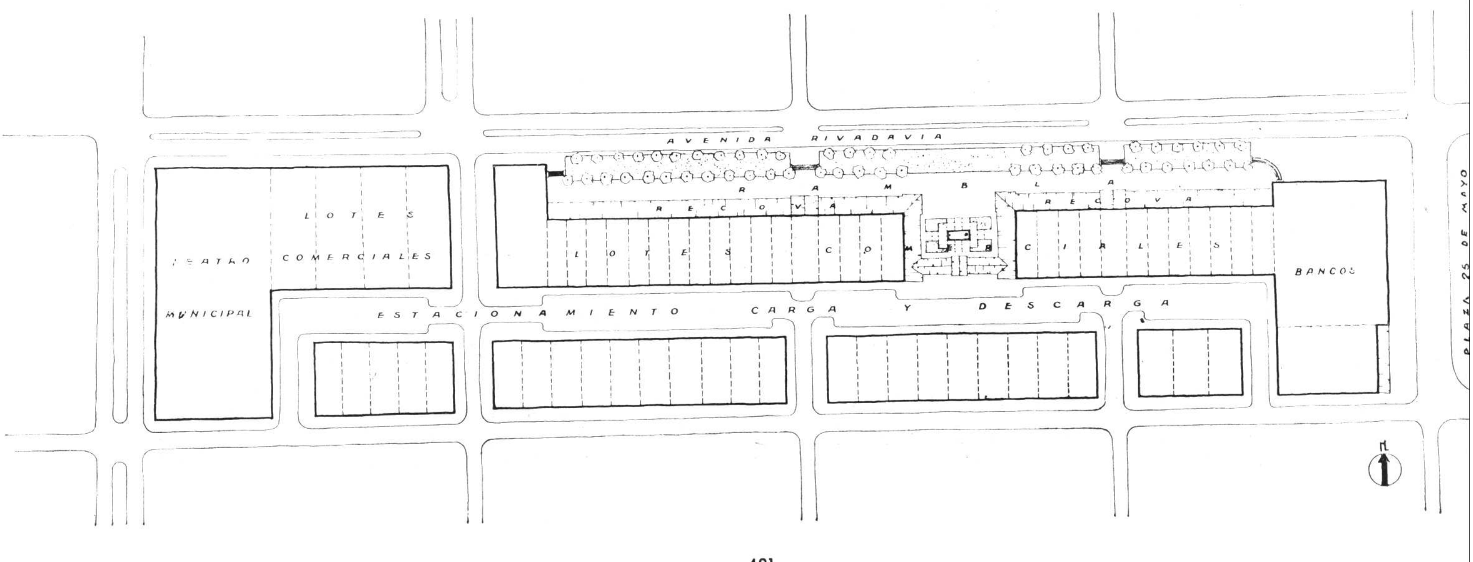
EL CASCO URBANO REMODELADO

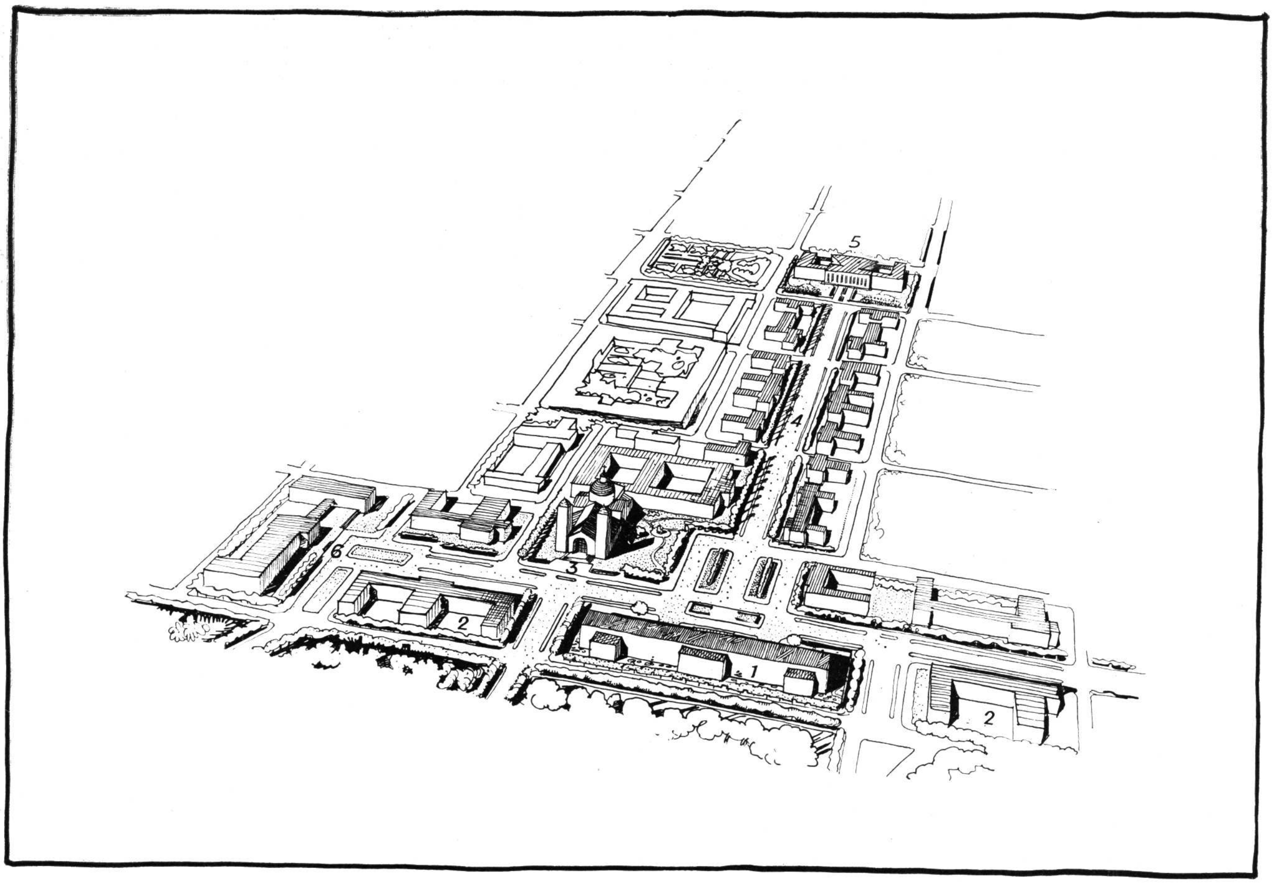
Al centro político-administrativo se accede por una avenida residencial que lo vincula con el acceso S. de la ruta 40. Una avenida de edificios públicos conecta su centro con la Legislatura y la cabecera del Centro Comercial, emplazado este último en la zona de radicación espontánea del comercio y estructurado como se explica abajo. En el resto del casco, diversos centros y espacios libres.

REFERENCIAS: 1 Casa de Gobierno; 2 Ministerios; 3 Catedral y Palacio Arzobispal; 4 Edificios Públicos; 5 Legislatura; 6 Correos; 7 Colegio Nacional; 8 Escuela Normal; 9 Teatro Municipal; 10 Hotel de Turismo; 11 Bancos; 12 Municipalidad; 13 Tribunales; 14 Policía y Bomberos; 15 Edificios de Escritorios, con recovas; 16, 17 y 19, Centro Histórico; 18 Asistencia y Baños públicos; 20 y 21 Escuelas primarias; 22 Colegio Religioso; 23 Mercado Municipal; 24 Dirección Nacional de Vialidad; 25 Escuela primaria; 26 Parroquia; 27 Casa de la Obrera.

EL SECTOR COMERCIAL

Frente a la nueva avenida Rivadavia y desarrollado ante una explanada o rambla de paseo, se han dispuesto los lotes para negocios provistos de recova para el fácil tránsito de peatones. En el interior de la manzana, una calzada para estacionamiento y/o descarga, da a los fondos de los lotes. En el centro un motivo abierto con fuente. El resto de los lotes pueden destinarse a escritorio, casas de departamentos, comercio especial, etc.



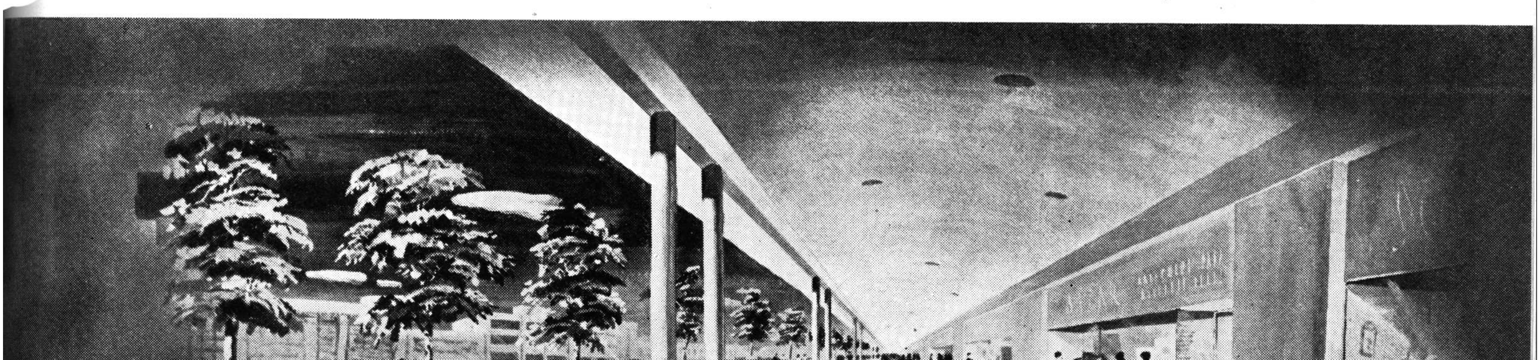


UNA VISTA DEL CASCO REMODELADO

En la cabecera de la avenida de edificios públicos y dando los fondos, la Casa de Gobierno (1), acompañada de los Ministerios (2) y frente a la Catedral (3). Al otro extremo de la avenida central (4), la Legislatura (5). Cerrando la perspectiva de la avenida residencial de acceso y contiguo al Parque, el Gran Hotel de Turismo (6).

PERSPECTIVA DE LA RECOVA COMERCIAL

a la que dan los locales de comercio; al exterior, la rambla para paseo y eventualmente para atención de público de confiterías.



en lo que se refiere a la economía de transporte, ni a la explotación misma, ni mucho menos a la conveniencia de satisfacer en la mejor manera posible el tránsito de pasajeros o de cargas en general.

Actualmente, las estaciones de pasajeros y playas se encuentran formando una barrera en el costado Oeste del sector céntrico de la ciudad. El ferrocarril del Estado ocupa el extremo Nor-Oeste y el F.C.B.A.P., el extremo Sud-Oeste, de un espacio circundado por vías que, por de pronto, impiden todo posible desarrollo a las instalaciones ferroviarias y que cierran a la vez toda comunicación del sector central de la ciudad con su zona Oeste, hacia donde se extiende espontáneamente como resultante de factores geográficos y económicos fundamentales, la edificación de la capital de la Provincia. Todo ello puede advertirse en el plano respectivo.

B) Solución adoptada.

Estudiadas todas las razonables soluciones del problema ferroviario, cuyo análisis gráfico se acompaña, se ha llegado a preferir a causa de su *conveniencia y de su simplicidad,* la que en realidad ofrece al mismo tiempo menores transformaciones al sistema existente. La solución adoptada contempla a la vez, las necesidades del servicio público del transporte de pasajeros y carga y su coordinación con el trazado urbano, pues se ha cuidado de que la localización de los accesos conjugue con el sistema vial general y con las funciones urbanas a desarrollar y nutrir.

Sintéticamente expresado, la solución consiste en retirar ambas estaciones: la de los FF. CC. EE. al N. y la del F.C.B.A.P. al S., con lo que se permite la natural conexión entre el casco y la zona residencial de Desamparados.

Desde el punto de vista técnico y económico, las obras para reacondicionar las líneas férreas en la solución adoptada, son menores que las que exigirían otras soluciones, pues descartada la necesidad de construir nuevamente los edificios de las estaciones, sólo queda por considerar los gastos necesarios para la reinstalación parcial de las playas y patios de maniobras y los pequeños ramales a construir o a levantar. (Ver esquemas de págs. 8, 9 y 10).

C) Los nuevos servicios.

Dentro de la solución señalada, se procederá en la siguiente forma:

1) En las líneas del F.C.B.A.P. deberá sólo levantarse el pequeño tramo que parte de la línea principal y llega hasta la línea del Marquesado por la parte sud de la ciudad. Esta modificación que simplifica notablemente el sistema, permite el libre acceso y contacto de la ciudad con la zona hacia la cual tiende su natural expansión y que ha sido favorecida por las ventajas del nuevo planeamiento ya delineado.

   Asimismo se trasladará más al E., en el límite de la zona industrial, el enlace de la línea principal con la línea Santa Lucía y bodegas del Estado, a fin de comunicar la zona destinada a la industria con la línea principal y poder efectuar en su punto de confluencia el trasbordo de las cargas entre los dos ferrocarriles, sirviendo al mismo tiempo para mantener la comunicación con el Marquesado. El mantenimiento de esta línea no interfiere el planeamiento urbano por cuanto en éste se limita precisamente la expansión hacia el Este para estimular la extensión hacia el Oeste; por otra parte se trata de una línea de uso restringido y complementario.

   La Estación de pasajeros será emplazada más al sud de su actual posición, lo que permitirá al F.C.B.A.P. ampliar sus actuales instalaciones en la medida de sus necesidades y vincular su estación con la ciudad mediante una vasta red de avenidas y calles, ya que su cabecera da frente a la Av. de circunvalación.

2) Las líneas del Ferrocarril del Estado, no serán modificadas fundamentalmente, pues sólo se desplaza en parte hacia el Norte la actual estación de pasajeros y playa de carga.

   De este modo las estaciones de ambos ferrocarriles quedarán próximas al centro geográfico y político de la ciudad, comunicadas entre sí por amplias avenidas anexas al gran sistema vial de cintura. Ello permitirá un rápido acceso no sólo desde los Distritos comprendidos en la planificación, sino aun desde las zonas circunvecinas.

3) Ambas líneas tienen su vinculación en el gran sistema de parrillas y estación de cargas de la zona industrial, en donde podrán realizar las operaciones de combinación de cargas que les sean necesarias.

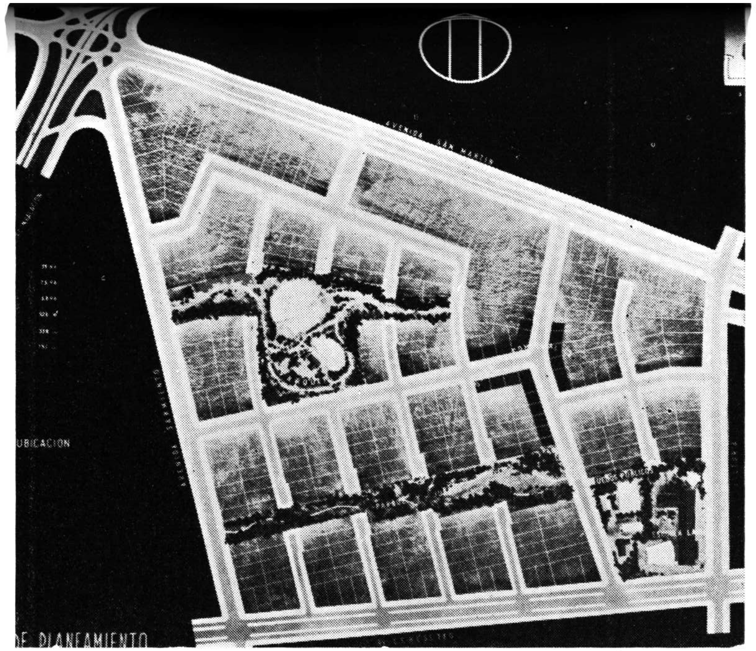
   Cabe señalar que el intercambio de pasajeros es prácticamente nulo.

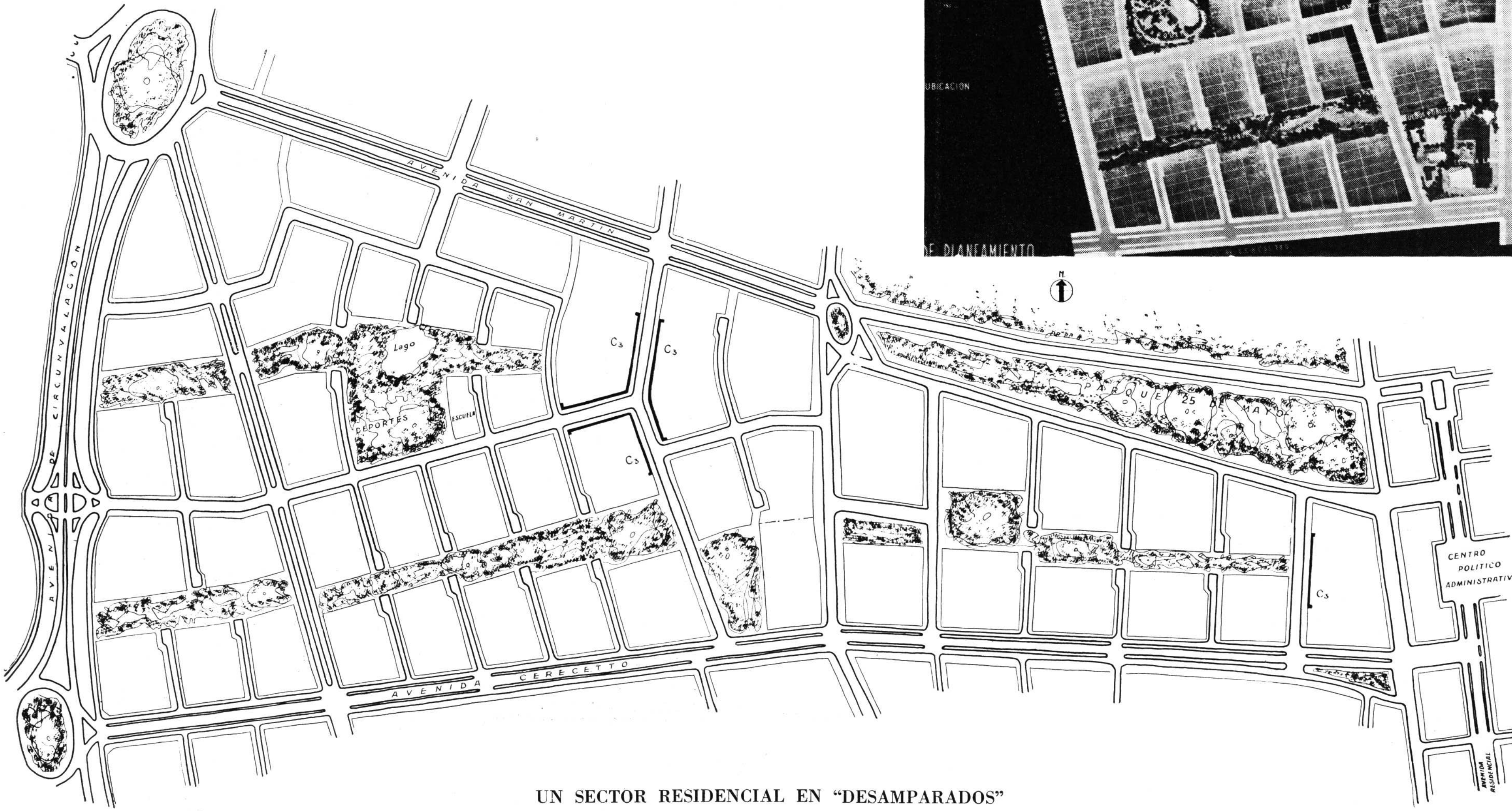
3. — Sistema Vial

A) Situación actual.

Por su situación geográfica presenta San Juan, en el aspecto vial, la característica singular de que constituye el cruce de dos importantes carreteras que, vinculando puntos diametralmente opuestos, tienen sus terminales muy alejados: la ruta 20 de Córdoba a Calingasta y la ruta 40 de Mendoza a La Rioja.

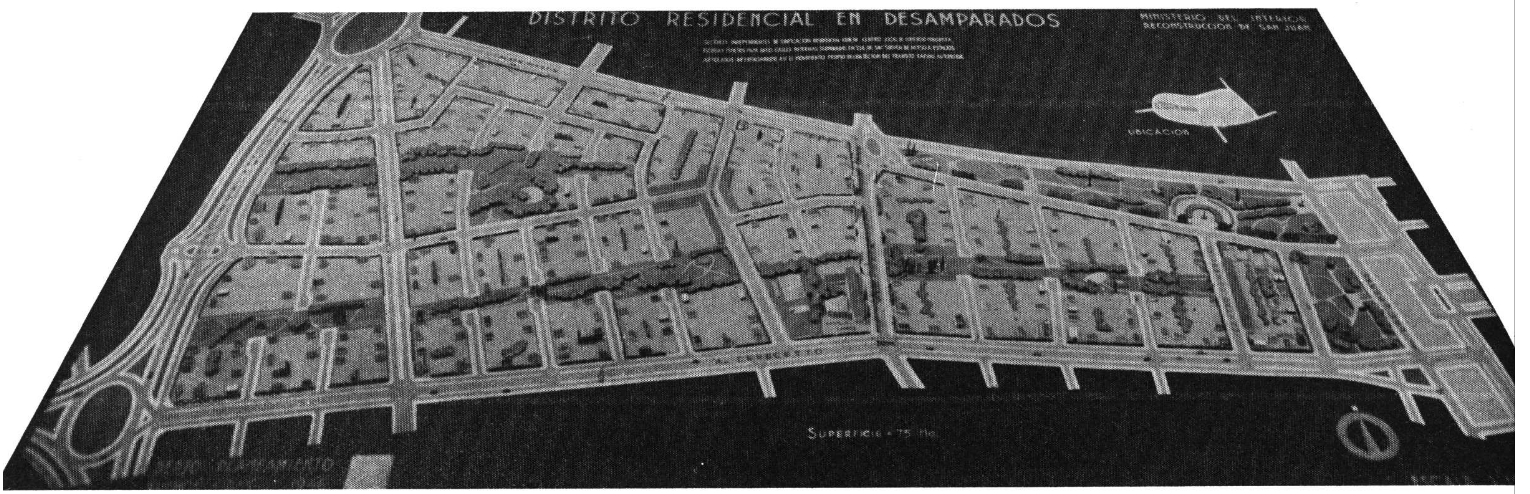
En la actualidad, la penetración de estas rutas en la ciudad de San Juan se realiza bruscamente y se canaliza por calles de un ancho de calzada común, es decir de 6 a 7 metros, que sirven también al intenso tránsito local y en las que se efectúan las operaciones frecuentes de carga y descarga con todos los inconvenientes del estacionamiento de vehículos. Estas calles, que concurren al sector donde se desarrollan las actividades comerciales y





UN SECTOR RESIDENCIAL EN "DESAMPARADOS"

Contenido entre avenidas de tránsito general, una de ellas la de circunvalación, este sector dispone de calles locales, cuyos "culs de sac" desembocan en parques vecinales y que absorben exclusivamente el tránsito para las viviendas de cada cuadra. Con ello se obtiene tranquilidad para el reposo y seguridad, especialmente para los niños que dispondrán de lugares de juego y arbolado sin necesidad de cruzar calles. En los espacios abiertos se prevé deportes, escuelas, capillas, etc. Concentrados en puntos estratégicos se reserva lugares para comercio minorista y usos similares (C3, de acuerdo con el Código de Edificación). Aparte, puede verse un esquema con el loteo, localización y jardines. Las avenidas aseguran a este Barrio una rápida y eficiente comunicación con el resto de la ciudad, (accesos, trabajo, trámite administrativo y bancario, cultura, gran deporte, etc.).



"MAQUETTE" DEL BARRIO RESIDENCIAL DE "DESAMPARADOS"
Se han señalado las características de este sector al explicar su plano. (Ver pág. 434).

administrativas, crean un verdadero centro de congestión, desorganizando tanto el tránsito local como el tránsito de paso.

B) Solución proyectada.

El nuevo planeamiento ha procurado ordenar el tránsito y disponer sistemas autónomos pero interdependientes para las necesidades locales y para encauzar las grandes corrientes de acceso o de evacuación de la ciudad, clasificando y diferenciando el tránsito rápido y lento.

Se ha desechado la idea de establecer una gran ruta extra-urbana de circunvalación completamente alejada de la ciudad, por considerar que una solución de esta índole, si bien permite la vinculación rápida de las rutas de acceso, no se adecúa a un máximo aprovechamiento de la obra vial por la población de la misma ciudad. Cabe afirmar que la ventaja que para el tránsito de paso tendría una ruta extra-urbana, al evitar la entrada de vehículos a centros poblados, no resultaría aplicable a San Juan, a causa de su emplazamiento como *punto terminal de etapa* y de su importancia como ciudad rectora de un sistema regional. Además, tal solución resultaría muy costosa en razón de su largo desarrollo y su proporcionalmente escaso aprovechamiento.

En cambio, en el planeamiento proyectado, se ha previsto un sistema vial periférico que vincule las grandes rutas de acceso y sirva además de nexo entre los distintos barrios de la ciudad. De ese modo la penetración de las rutas queda facilitada, pues éstas concurren hasta las proximidades del núcleo central, distribuyendo luego el tránsito hasta y desde el núcleo, por el anillo periférico y por las avenidas internas.

El sistema adoptado para la ruta de circunvalación, (estudiado en colaboración con la Dirección Nacional de Vialidad), con calzadas separadas para el tránsito local y el rápido, y con cruces convenientemente espaciados, permitirá un óptimo desarrollo del tránsito sin originar demoras o interrupciones. Además, debe advertirse que las calzadas de tránsito local son a doble mano, por lo cual sirven ampliamente a las zonas urbanas contiguas.

Otro sistema interno completo de avenidas, en correlación con la gran arteria periférica prevista, cumplirá la misión de distribuir las corrientes de tránsito sin interferir los barrios residenciales, y descongestionará las calles de menor ancho.

Si en el futuro el crecimiento de la ciudad y el caudal del tránsito justificaran la ejecución de una auto-ruta extra-urbana, la actual avenida de circunvalación cumpliría la función de cintura interna.

4. — Trazado Urbano

A) Las funciones urbanas.

El planeamiento de la capital ha sido concebido de acuerdo con un concepto racional que prevé la implantación contigua de las distintas funciones urbanas, de manera de evitar toda interferencia entre ellas y obtener en cambio para cada una el máximo de libertad en su desarrollo.

De esta manera se tiene (ver planos de págs. 428 y 429):

1) Contiguo a la zona semirrural y rural, la amplia y aireada *zona residencial espaciada,* atendida por la avenida de circunvalación, las avenidas de intercomunicación y las calles locales, cerradas éstas por parques vecinales; en este sector se prevén centros comerciales vecinales, escuelas, capillas y oficinas administrativas así como espacios reservados al esparcimiento.

2) En el centro geográfico y de densidad del nuevo conjunto urbano y contiguo al gran parque, el *centro político, administrativo, religioso y*

cultural, apto para atender eficazmente las necesidades de la población. A este centro confluyen prolongaciones de las dos rutas nacionales 20 y 40, que circundan a la ciudad, así como de las estaciones terminales de ómnibus y ferrocarriles. Además, dicho centro está comunicado con toda la planta urbana por avenidas radiales que simplifican su vinculación con los distintos sectores de la población.

3) La zona compacta, en donde se concentran las actividades *comerciales, bancarias, comunal, judicial,* etc., y que permite además la implantación de la *vivienda compacta, escritorios, teatros, cines,* etc. Esta zona abarca la suma de las actividades típicas del movimiento de la ciudad contemporánea, que se encuentran emplazadas en el antiguo casco, cuyo trazado en cuadrícula no coarta el desarrollo de dichas funciones y que ha sido, además, objeto de un remodelamiento para hacerlo más eficaz.

4) Entre el anterior y el sector industrial, la gran zona de *vivienda para obreros* de la industria, con los órganos necesarios para su desarrollo elemental, tales como centros comerciales vecinales, escuelas, capillas, canchas de instalaciones deportivas y oficinas administrativas. Esta zona está limitada por grandes avenidas y en su interior se desarrollan calles de comunicación exclusivamente local.

5) Separado del anterior por un amplio espacio arbolado, la *zona industrial* propiamente dicha, estructurada en un trazado "en peine" que permite su íntima vinculación con las carreteras y vías férreas, que alternan sus penetraciones, y las llevan hasta los propios lotes.

6) En el extremo Este del conjunto urbano, las vías férreas de *carga* con su *playa de maniobra y su estación de intercambio* de las dos líneas, la del F.C.B.A.P. y la de los FF. CC. del Estado. De esta manera las vías no interrumpen el tránsito entre el barrio obrero y el industrial.

7) Participando del plan general expuesto, los *espacios verdes* y el sistema de *calles y avenidas,* se desarrollan de manera de poder extender sus beneficios sobre la mayor parte de la población.

Además de la serie de características expuestas por su orden, el planeamiento proyectado es lo suficientemente elástico como para permitir el emplazamiento de *centros y actividades diversas,* de acuerdo con las necesidades específicas de la población.

B) Teoría del trazado.

Como es natural, el *trazado* propiamente dicho es una resultante del sistema integral de *vías internas* de comunicación que, a su vez, está en función de los accesos de las *rutas externas.* Por otra parte el trazado se encuentra, además, íntimamente ligado al plan de zonificación y al emplazamiento de los centros de actividades públicas. En este sentido, puede decirse que el trazado es la materialización del planeamiento.

De ello se deduce que, para formular el trazado, no se ha partido de una concepción previa del mismo ni de un criterio basado en razones puramente estéticas o técnicas. Se ha procurado llegar a una solución que, dirigida a atender las necesidades funcionales del organismo urbano mediante una red eficiente de comunicaciones, logre su objeto en forma no sólo técnicamente correcta sino también plásticamente armoniosa.

A este respecto pueden señalarse dos modalidades netamente diferenciadas en el planeamiento de la capital de San Juan: la propia del casco de la vieja ciudad, y la empleada en el resto del conglomerado urbano.

C) El casco de la ciudad.

Se ha procedido a un remodelamiento del casco de la capital sanjuanina, que sin duda ha de mejorar radicalmente su funcionamiento y su aspecto.

Para ello se han empleado varios recursos, cuyo detalle es el siguiente:

1. *Ensanche de calles y avenidas.*

Como se expresó al referirse a la red vial, varias avenidas nuevas pondrán en comunicación los diversos sectores urbanos con la avenida de circunvalación, mediante su traza en sentido N.S. y E.O. Estas avenidas se formarán por el ensanche a 30 metros de las calles Entre Ríos, Córdoba, L. N. Alem, Catamarca y Rioja. Aparte de estas avenidas, otras servirán de cauce para la comunicación con los centros vitales: el político administrativo y el comercial, mediante la apertura entre las manzanas comprendidas entre las calles Laprida, L. N. Alem, Rivadavia y Avenida España y el ensanche de Rivadavia.

Además, todas las aceras de las calles urbanas se ampliarán hasta 5 metros de ancho. Tanto éstas, como las avenidas, serán provistas de arboledas regadas mediante acequias.

2. *Espacios libres.*

Bordeando las avenidas en algunos casos, y en otros formando marcos adecuados a conjuntos edilicios de carácter especial, se han previsto espacios verdes o explanadas espaciosas, cuidando de que se encuentren estratégicamente adecuadas y próximas a los conjuntos vecinales.

Toda la zona residencial espaciada dispone de parques vecinales, en un sistema cuya descripción se hace en el capítulo de vivienda.

Los porcentajes de espacios libres y de calles, con referencia al área de la ciudad, alcanzan al 26,1% y 20,2% respectivamente.



BARRIO OBRERO INDUSTRIAL

(Dos proyectos: uno para vivienda individual y colectiva, y otro para individual exclusiva). Primer tipo:

Sobre la avenida de circunvalación la vivienda individual, baja y espaciada, en lotes proporcionados; luego una amplia zona donde se ubican los pabellones de vivienda colectiva, rodeados por jardines y lugares de juego, y orientados para recibir los beneficios del asoleamiento y evitar los inconvenientes del viento Zonda. Una extensa franja arbolada separa el Barrio de viviendas de la zona industrial contigua al Este. Sistema de trazado similar al del Barrio Residencial, precedentemente explicado.

REFERENCIAS. — Centro Cívico: edificio para la administración y Capilla. - 1. Escuela de Artes y Oficios - 2 y 3. Deportes - 4 y 5. Escuelas provinciales - 6. Escuela Láinez - 7. Sectores comerciales 8. Centro cultural.



BARRIO OBRERO INDUSTRIAL. — Segundo tipo

Proyectado para ser construído con sólo viviendas individuales. El trazado también resuelto por calles en "culs de sac", está estructurado en un sistema de avenidas y calles principales que lo vinculan con los centros comerciales y cívico y con el gran parque donde se alojarían las escuelas y el deporte y que lo separa de la zona industrial. (Detalles y referencias similares al anterior).

3. *Factores de ocupación.*

En el cuadro siguiente se expresan las cantidades de las distintas superficies de que consta la ciudad:

Ciudad / Zonas	Superficie Total (en m²)	Superficie de espacios libres (en m²)		Terrenos privados (en m²)
		Verdes	Calles	
R 0	1.297.050	347.700	215.840	733.510
R 1	491.900	3.850	139.302	348.748
R 2	1.577.000	29.600	396.294	1.151.106
R 3	10.448.215	3.031.220	1.829.326	5.587.669
E	184.868	3.000	67.570	114.298
I 1	107.250	25.800	——	81.450
I 2	661.500	119.600	54.000	487.900
C 2	297.500	——	29.280	268.220
Fracciones de Plazas y Calles	3.082.568	459.890	1.981.768	——
Estaciones FF. CC.	609.800	——	——	——
Totales Finales	18.147.821	4.020.660	4.713.380	8.772.901

4. *Centro político-administrativo.*

Se ha partido del concepto de que, en la actualidad, el viejo centro político de San Juan, desarrollado alrededor de la plaza 25 de Mayo, constituye un conjunto desproporcionadamente reducido, cuya ubicación, dado el crecimiento urbano, está ya desplazada del centro de la ciudad. Por ello se ha buscado, no sólo ampliar el marco que ha de rodear a los nuevos edificios públicos, sino también emplazarlos en un sitio estratégicamente elegido.

En vinculación con el acceso principal a la ciudad, constituída por la ruta 40 y el extremo de una avenida de carácter residencial que parte del S. (en los terrenos que deja libres el retiro de las estaciones), se desarrolla el gran centro que alberga edificios de carácter público de la ciudad. A la izquierda, se levanta la Casa de Gobierno como fondo de una nueva avenida transversal E. O., en cuyo otro extremo E. se encuentra la Legislatura. A ambos lados de la Casa de Gobierno, los Ministerios, y al frente de este conjunto, un poco al N. se alza la mole de la Catedral, a cuyo costado derecho se encuentra una pequeña plaza que la enmarca. Cierra todo este gran recinto, como un fondo de la avenida que arranca desde el S. un gran edificio destinado a Gran Hotel de Turismo y otros edificios de carácter cultural.

La otra avenida mencionada, que corre de O. a E. y a cuyo fondo E. frente a la prolongación de la plaza Laprida, se levanta, como se ha dicho, la Legislatura, alberga a sus costados una serie de edificios públicos de carácter monumental, destinados a diversas actividades de orden administrativo nacional y provincial.

5. *Centro Comercial.*

Tratando de respetar al máximo la localización natural de las diversas actividades, se ha dispuesto este centro desarrollado a lo largo de cuatro manzanas, que comienzan frente a la plaza Laprida y terminan en la plaza 25 de Mayo.

Este centro comienza con el gran Teatro Municipal y luego sigue la serie de edificación comercial dispuesta frente a una explanada con galería o recova para el mejor tránsito de los peatones y situada frente a la calle Rivadavia, transformada en avenida de 30 metros de ancho. En el centro de esas manzanas se ha previsto una calzada interna espaciosa, destinada a estacionamiento de vehículos y a operaciones de carga y descarga para uso de la edificación comercial. En el extremo de este conjunto, con frente a la plaza 25 de Mayo, se levantan edificios de carácter bancario. Otros Bancos se alínean en las demás aceras que dan frente a la plaza 25 de Mayo.

Frente a la misma plaza, sobre la calle General Acha, se ha previsto la edificación del Palacio Municipal, en el solar que ocupara la Casa de Gobierno, para mantener la jerarquía del sitio y la tradicional función de la Casa de la Ciudad.

6. *Centro Judicial.*

Rodeando la plaza Aberastain se levantan el edificio de los Tribunales y a su frente el de la Policía y Bomberos. En los otros costados se ha previsto una edificación especial destinada a casas de escritorios, y cuyas fachadas provistas de recovas facilitarán el activo tránsito de peatones, propio de esta actividad profesional.

7. *Otros centros.*

En el resto del casco se prevé la ubicación de Iglesias, Museos, Mercados, Asistencia Pública, Casas de Baños, Escuelas, etc., distribuídas dentro de un plan bien estructurado, de manera que su uso esté facilitado al máximo por la población. El Mercado de Abasto se halla vinculado con el acceso S., que lo conecta con la zona de aprovisionamiento más importante.

La descripción gráfica de todo lo expuesto en este Capítulo, se detalla en los respectivos planos y fotografías que se acompañan (ver págs. 443 y 444).

D) El trazado en el resto del conglomerado urbano.

A continuación de las 135 manzanas que constituyen el viejo casco, la Ciudad de San Juan ha proseguido desarrollándose con un crecimiento espontáneo y anárquico, como la mayoría de nuestras ciudades. La carencia casi total de obras de pavimentación y demás servicios públicos, facilitó en esta parte la adopción de un remodelamiento libre y acorde con las ventajas que de ello se derivan.

Sólo se han mantenido en esta parte, ciertas avenidas magníficamente arboladas (tales como las avenidas San Martín, Ceresetto, etc.), cuya conservación interesa vitalmente a la población. El resto

ha sido concebido en un tipo de vivienda espaciada y dotada de jardines, con espacios verdes formando un sistema integral al que concurren las terminaciones de calles exclusivamente locales (en "cul de sac") las que, a su vez, son irrigadas por otras que sirven al conjunto vial de mayor jerarquía.

Convenientemente emplazados, se han localizado los pequeños conjuntos para la atención de las necesidades públicas, administrativas y comerciales de estos barrios.

Con todo ello se logra en conjunto un planeamiento urbano muy adecuado a las reales necesidades de la población, pues al par que se protege a los barrios residenciales (extendidos de preferencia al O. y algo también al N. y al S.), de las molestias y peligros del tránsito general, se prevé la rápida y fácil vinculación de estos conjuntos con el resto de la ciudad.

En los capítulos que siguen se describen las características más salientes de los sectores residenciales, los barrios obreros (el obrero industrial y los ferroviarios), el sector industrial y los destinados a depósitos (a los costados de ambas estaciones ferroviarias).

5. — Zonas Residenciales

Como un molde perfectamente adecuado al uso de la vivienda propiamente dicha, o sea la *vivienda familiar* se han proyectado *zonas residenciales para vivienda espaciada,* ubicadas en lugares tranquilos, aireados y próximos a parques y jardines vecinales.

A) Programa.

Estos sectores de vivienda espaciada responden en su estructura a un programa bien definido, para cumplir lo cual:

Disponen de una red de calles locales para el tránsito exclusivamente vecinal, que impide el paso de vehículos a alta velocidad.

Están conectados por avenidas de intercomunicación, con las demás zonas urbanas, especialmente con la zona céntrica (casco urbano) donde se concentran las actividades del trabajo, de la administración y del comercio; y por esas avenidas se comunican con la red vial general, urbana y regional.

Disponen de elementos para sus necesidades locales: parques (a donde desembocan los "culs de sacs" ya mencionados) capilla, escuela, comercio minorista, oficinas administrativas.

Sus lotes bien proporcionados, dan, por consiguiente, a calles tranquilas y seguras y se encuentran próximos a espacios verdes.

La edificación está lo suficientemente reglamentada como para evitar interferencias y perjuicios recíprocos, pues debe restringir su ocupación en superficie cubierta y su altura a límites que garanticen a los respectivos lotes, los beneficios previstos en el planeamiento.

Como puede colegirse de todo ello, los sectores residenciales están estructurados de manera de constituir, dentro de límites razonables, conjuntos de vida autónoma, conectados orgánicamente con las demás funciones vitales de la ciudad.

B) Zonas residenciales proyectadas.

Varios son los barrios de vivienda previstos en el planeamiento de la capital sanjuanina.

1º La gran zona de Desamparados y Villa del Carril, que abarca la extensión en que se radicaron espontáneamente los barrios residenciales del antiguo San Juan y que ha sido objeto de un remodelamiento sustancial. Abarca una extensión aproximada de 660 Has. y está desarrollada al lado de la Avenida España. Este gran conjunto, en realidad, comprende una serie de barrios parciales limitado, cada uno, por las avenidas arboladas existentes y que se conservan. Tales avenidas, que forman un "canevas", son las avenidas y calles principales Sarmiento, Victoria, Las Heras, Falucho, San Martín, Ceresetto, Piedras, Valdivia y Correa entre las que se destacan las avenidas San Martín y Ceresetto, que convergen radialmente al centro político administrativo, sirviendo así eficazmente a este sector que será el más denso e importante de los residenciales. Dentro de ese reticulado corren calles locales a las que convergen "culs de sacs" que a su vez desembocan en plazas y parques vecinales. En algunos de éstos hay espacios suficientes como para instalar elementos de juego y deporte. Además disponen de sectores de comercio minorista, capillas, escuelas, etc., especialmente ubicadas para no obligar al vecindario a efectuar largos recorridos.

2º *Barrio Concepción.* Ubicado al N., con una superficie aproximada de 180 Has. y limitado por las avenidas Gral. Urquiza, 25 de Mayo, San Martín y Lavalle.

3º *Barrio Trinidad.* Ubicado al S., con una superficie aproximada de 300 Has. y limitado por las avenidas España, 9 de Julio, 6 de Septiembre y vías del F.C.B.A.P.

Ambos barrios ofrecen una estructura semejante a la de Desamparados.

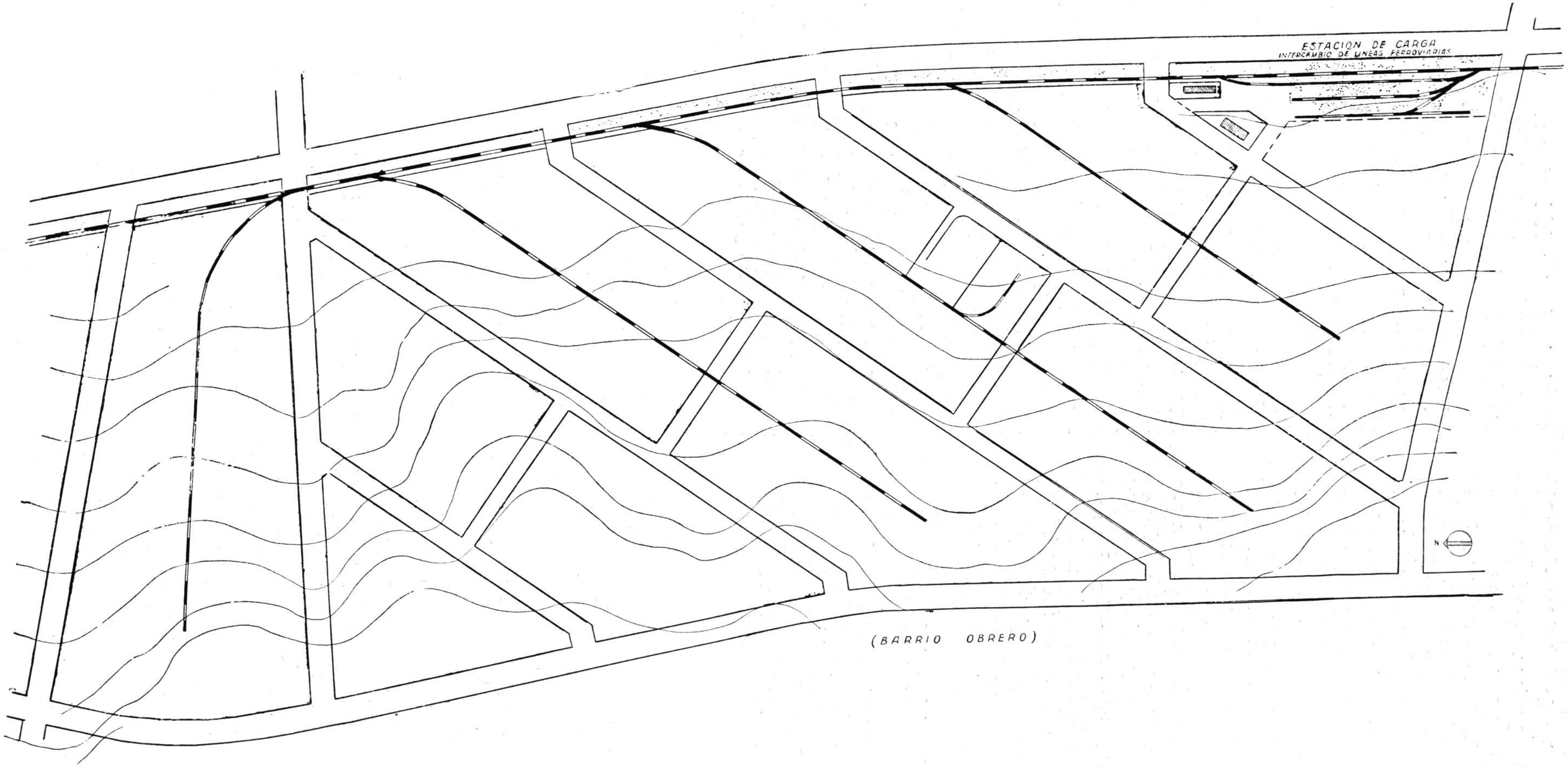
6. — Barrios Obreros

Han sido proyectados varios barrios obreros dentro de características definidas.

He aquí su nómina y descripción:

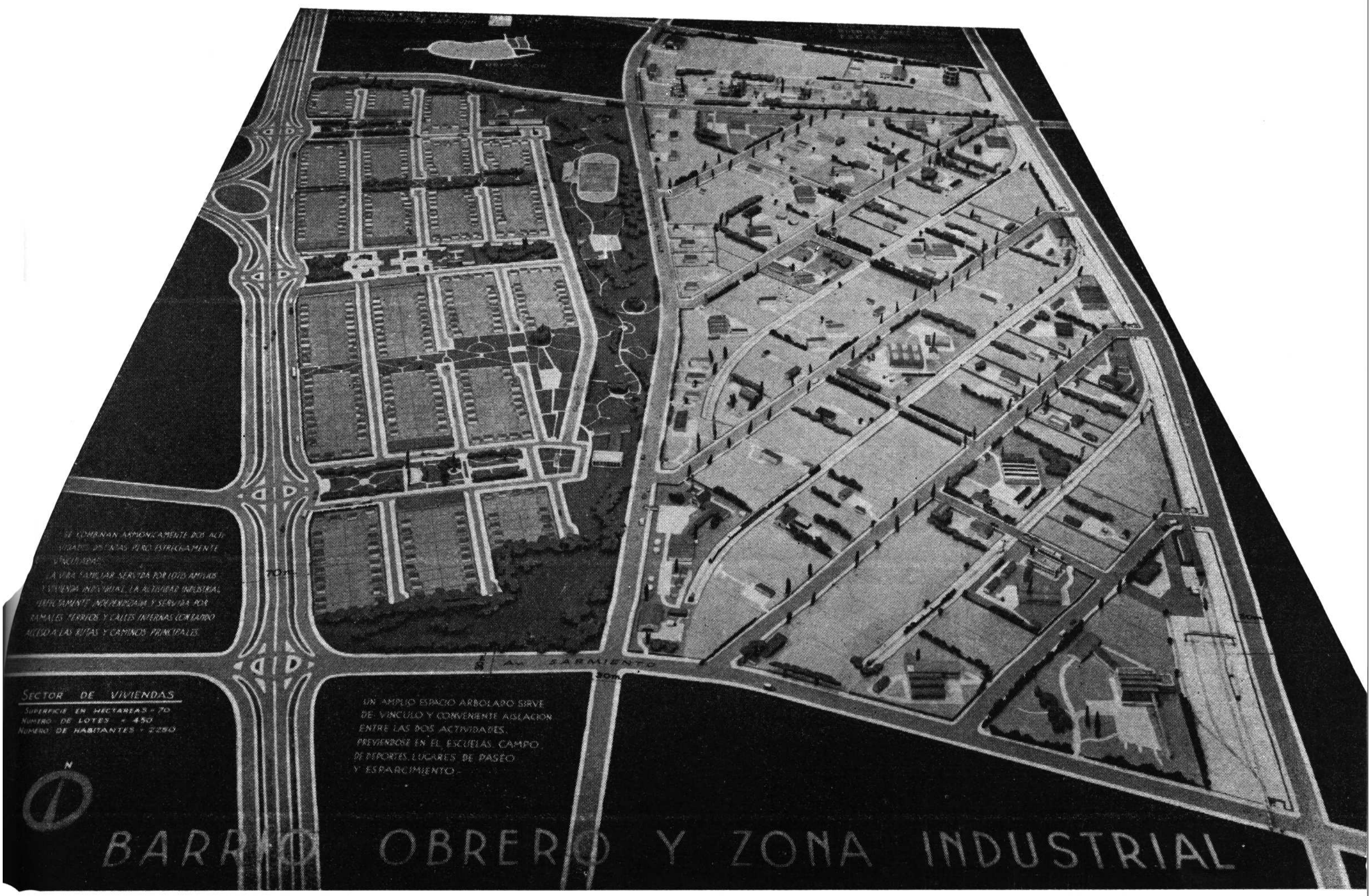
A) El barrio obrero industrial.

Ubicado al E., con una superficie aproximada de 78 Has. y limitado por las avenidas de Circunvalación, Sarmiento, calle Lamadrid y actuales vías del F.C.B.A.P. Este sector tiene ciertas características especiales, pues ha sido tratado de manera de darle mayor autonomía que a los otros barrios residenciales anteriormente descriptos. Dispone de un pequeño centro cívico y de una amplia zona de-



ZONA INDUSTRIAL

Ubicada junto al Barrio Obrero Industrial y próxima al centro urbano, en un terreno plano en suave declive. Un sistema de calles y vías férreas alternadas resuelven racionalmente el transporte, permiten el acceso directo a y de los loteos, como puede observarse en los ejemplos señalados al efecto en el plano. Al S. E. la Estación de carga e intercambio de ambos ferrocarriles. La calle lateral al Oeste separa esta zona del Barrio Obrero y la vincula con la red vial regional. No hay comunicaciones laterales directas entre ambos sectores, por ser innecesarias e inconvenientes. Los vientos dominantes alejan los humos y olores de la región urbana.



"MAQUETTE" DE LOS BARRIOS OBRERO E INDUSTRIAL

Puede apreciarse aquí una vista general de ambos sectores contiguos, ante los cuales surge la diferencia de proporciones entre los amanzanamientos de cada barrio, debida a la diversidad de funciones a cumplir por cada uno. También es posible apreciar la separación eficaz entre las actividades industriales y las residenciales del barrio obrero. Cabe señalar que entre los dos sectores no hay comunicación directa, ya que el transporte se efectuará por peatones o por bicicletas, para los cuales hay senderos adecuados. En cambio conviene evitar la posibilidad de la interferencia del tránsito de vehículos desde el Barrio Industrial a través del obrero.

portiva y arbolada que la separa netamente del sector industrial contiguo a él.

Las viviendas individuales, en número aproximado de 300, están ubicadas en lotes de aproximadamente 15 x 30 mts. Al fondo se ha previsto una zona libre para pabellones de vivienda colectiva, a los cuales se accede por calles de servicio exclusivamente local. Entre los pabellones quedan libres amplias extensiones abiertas para paseos y juegos. Puede calcularse un número de 500 departamentos en dichos pabellones que, sumados a las viviendas individuales dan un total de 800 unidades de habitación. Si se calcula un promedio de 5 habitantes por cada unidad, puede estimarse globalmente en 4.000 la población de este barrio.

Es de señalar la circunstancia de que el emplazamiento especial del barrio, le permite estar próximo a la zona industrial o de trabajo, pero simultáneamente separado de ella por un espacio arbolado o pantalla que se interpondrá entre ambos, evitando la vista permanente de fábricas, usinas y talleres. Además, la dirección de los vientos dominantes impedirá que las viviendas sufran el efecto nocivo de los humos y olores propios de las actividades industriales. Finalmente, el sistema de vías de tránsito está estructurado de manera tal que el transporte de camiones o cargas no penetrará para nada en el barrio obrero. A este respecto cabe recordar que las vías del ferrocarril han sido proyectadas en el extremo E. del Barrio Industrial, para no cortar el tránsito de peatones o bicicletas, tránsito obligado entre aquél y el sector obrero.

Al par de su vinculación con la zona industrial, este barrio obrero se encuentra también inmediato al casco urbano, centro, como se ha dicho, de la actividad administrativa y comercial de la ciudad. Su vinculación con el resto de ésta se efectúa, en fin, por medio del tramo de la Av. de Circunvalación y el sistema vial general.

B) Los barrios obreros N. y S.

Estos pequeños conjuntos se encuentran contiguos, respectivamente, a las estaciones de los FF. CC. del E. y del F.C.B.A.P. y están destinados a albergar a los obreros ferroviarios. Además, el del N. serviría para los obreros de los talleres municipales allí ubicados.

Las respectivas ubicaciones exactas se encuentran señaladas en los planos y sus límites están determinados por calles proyectadas, por lo cual, no resulta posible dar su nomenclatura.

La estructura de ambos barrios es similar a la del obrero-industrial y su vinculación al casco urbano mediante avenidas directas, facilita la atención de las necesidades de orden administrativo y comercial de su población.

Se han proyectado tipos de vivienda en función del barrio Obrero Industrial, con lo que se ha llegado a los siguientes resultados:

Barrio Obrero Industrial

Superficie total del barrio: 78 Has.
„ de parques y plazas: 38 Has.
Densidad en sectores de pabellones: 145 hab./Ha.
„ „ „ „ viviendas individuales: 80 hab./Ha.
„ relativa total: 58 hab./Ha.

Tipo	Designación	Nº de viviendas	Habitantes
V 1	Vivienda individual 3 dormitorios	131	786
V 2	„ „ 2 „	87	348
N 1	Negocio con vivienda anexa 3 dormit.	16	96
N 2	„ „ „ „ 3 „	16	96
N 3	„ „ „ „ 2 „	16	64
N 4	„ „ „ „ 3 „	8	48
N 5	„ „ „ „ 3 „	8	64
N 6	„ „ „ „ 3 „	20	120
N 7	„ „ „ „ 3 „	2	16
P 1	Viviendas colectivas 3 dormitorios (29 pabellones)	348	2088
P 2	„ colectivas 2 y 3 dormitorios (13 pabellones)	156	780
	Totales:	808	4.506

7. — Zona Industrial

A) Características locales.

La zona industrial tendrá, dentro de lo que puede preverse en la actualidad, contornos limitados. La afirmada inexistencia de reservas de minerales básicos, hierro y carbón, descarta por ahora la posibilidad de establecer un gran centro de industria pesada, caracterizada por grandes y complicadas instalaciones.

La industria vitivinícola, la más importante de la economía sanjuanina, tiene en la actualidad su mayor concentración de bodegas en la zona inmediata a la capital. En su origen esta centralización seguramente fué justificada; pero a medida que la expansión de la industria necesitó de mayores zonas cultivadas, las bodegas se fueron descentralizando y los ferrocarriles extendieron sus ramales y multiplicaron sus comunicaciones. Esta tendencia se continuará seguramente al proyectar la planificación regional. Sin embargo, algunas bodegas quedarán anexas a la ciudad por propia conveniencia y hallarán ubicación en el sector reservado a la industria.

Completarán el núcleo industrial, fábricas y talleres varios, en la actualidad diseminados en distintos sectores de la ciudad.

Aun en el caso de surgir factores inesperados, a causa de un desarrollo inusitado de la zona industrial y de los barrios obreros, éstos, en el planeamiento proyectado, cuentan con amplias posibilidades de expansión al N y al S.

B) Ubicación y sistema del barrio industrial.

La zona reservada para las industrias, ha sido ubicada al N. E. fuera del casco urbano, para que el humo, los malos olores y los ruidos, sean alejados de la ciudad por los vientos Sur, Oeste (zonda) y Norte, predominantes en la región.

A la red ferroviaria tiene fácil acceso la zona reservada para el barrio industrial, pues ambas líneas férreas pasarán al costado E. de la zona y prolongarán hasta dentro del barrio sus ramales, alternativamente con las prolongaciones viales, de manera que cada lote industrial contará con comunicaciones ferroviarias y camineras inmediatas. Con tal sistema se solucionará satisfactoriamente, mediante penetraciones de los ramales dentro de cada predio, las maniobras de carga y descarga de los productos en las mismas fábricas y bodegas, y su eventual trasbordo.

La vinculación de la zona industrial con la red vial se hará de este modo con facilidad, ya que su ubicación resulta cercana y prácticamente equidistante de las rutas 20 y 40 que corren al sur y oeste de la misma. Mediante carreteras exclusivamente dedicadas a carga, se unirá a ellas sin pasar por centros de población.

8. — Localización de Centros Urbanos

A) Descripción.

En el planeamiento aprobado se ha proyectado una serie de *centros urbanos* para agrupar ordenadamente los edificios públicos, con el objeto de descentralizar las actividades administrativas y repartir, además, en el conjunto de la ciudad, los beneficios estéticos y prácticos que la presencia de tales edificios reporta a los sectores edilicios próximos a ellos.

Estos centros necesitan indispensablemente contar con una unidad de composición arquitectónica,

de manera tal que los distintos edificios que se levanten allí tengan relación entre ellos. Débese, entonces, llegar a coordinar la proyectación de cada edificio y a realizar en sus grandes lineamientos el anteproyecto respectivo de volúmenes con el objeto de lograr los *programas urbanísticos* cuya índole se aclara más abajo.

Corresponde también distinguir aquí la diferente jerarquía de los centros urbanos a prever, pues mientras algunos constarán de edificios importantes y se erigirán en lugares céntricos, otros en cambio —tales como los centros vecinales— sólo agruparán edificios administrativos de reducidas proporciones. Finalmente cabe señalar la situación de los edificios públicos aislados, es decir, que no formen grupos, sino que se erijan rodeados de edificación privada.

Esta diferencia repercutirá en el sistema a adoptar para su proyectación, pues mientras los primeros podrían ser objeto de realización extraña a la Entidad (por medio de concursos u otros sistemas), los últimos podrían ser encarados por ella misma.

Con el objeto de determinar con precisión el problema, se ha estudiado la ubicación y características de los centros previstos para el nuevo San Juan, cuyo detalle gráfico se señala en el plano respectivo.

A continuación se mencionan los *centros urbanos* y la *ubicación* de los edificios públicos, con discriminación de su emplazamiento *en el casco* y *fuera del casco.*

1. — *En el Casco Urbano*

1 - Centro Gubernamental y edificios adyacentes.

Comprende: Casa de Gobierno; Ministerio de Obras Públicas; Ministerio de Hacienda; Secretaría de Trabajo y Previsión; Consejo Agrario Nacional; Hotel de Turismo.
Dentro de este centro queda involucrada la Iglesia Catedral y el Palacio Arzobispal y se vincula con el Nº 2.

2 - Centros de Edificios Administrativos.

Comprende: Inspección General de Escuelas; Consejo Nacional de Educación; Caja de Previsión Social; Caja Nacional de Ahorro Postal; Dirección de Vitivinicultura; Aduana Nacional; Administración Nacional del Agua; Distrito Militar; Registro Civil.
Este centro se vincula con los Nos. 1 y 4.

3 - Centro de la Iglesia Catedral y edificios adyacentes.

Comprende: Iglesia Catedral; Palacio Arzobispal; Biblioteca Pública; Museo y Escuela de Bellas Artes; Escuela Primaria L. N. Alem.
Este centro queda involucrado dentro de los Nos. 1 y 2.

4 - Centro de la Plaza Laprida.

Comprende: Legislatura; Teatro Municipal; Escuela Normal Mixta Sarmiento; Colegio Nacional; Departamento de Hidráulica; Correos y Telecomunicaciones; Reglamención de edificios comerciales.

5 - Centro de Edificación Comercial especial.

Comprende: Edificación comercial en la vereda sur de la Calle Rivadavia; Reglamentación de edificios comerciales.
Este centro se vincula con los Nos. 4 y 6.

6 - Centro de la Plaza 25 de Mayo.

Comprende: Municipalidad; Banco de la Nación Argentina; Otros Bancos; Reglamentación de edificios comerciales.
Este centro se vincula con el Nº 5.

7 - Centro Histórico.

Comprende: Archivo Administrativo e Histórico y Junta de Historia de la Provincia; Templo y Convento de Santo Domingo; Casa de Sarmiento (restaurada).
Este centro se vincula con el Nº 4.

8 - Centro Judicial.

Comprende: Tribunales; Policía Provincial y Bomberos; Reglamentación de edificios de escritorios.

9 - Centro sobre Avenida Córdoba.

Comprende: Mercado Municipal; Impuestos Internos y Oficinas Químicas Nacionales; Dirección Provincial de Vialidad.

10 - Edificios para Escuelas Provinciales.

Paula A. de Sarmiento - Córdoba esq. Santiago del Estero; Jorge I. de la Roza - Córdoba esq. Jujuy; N. Laprida y A. Torres - Santa Fe esq. Caseros; Bernardino Rivadavia - Entre Ríos esq. Caseros; Manuel Belgrano - Mendoza esq. San Luis; Salvador María del Carril - Mitre entre Tucumán y Rioja.

11 - Instituciones Religiosas.

Colegio de la Inmaculada - Leandro N. Alem esq. General Paz; Parroquia de la Merced - Santa Fe esq. General Acha; Colegio Santa Rosa de Lima - San Luis esq. General Acha.

12 - Asistencia Pública y Baños Públicos.

San Luis esq. Mendoza.

13 - Escuelas de Artes y Oficios.

(Refección y ampliación), Santa Fe esq. Rioja.

2. — *Fuera del Casco Urbano*

14 - Centro sobre el acceso Sur de la ruta 40.

15 - Centro Cívico del Barrio Obrero Industrial.

16 - Dispensario Polivalente - Villa del Carril.

17 - Hospital San Roque - Concepción.

18 - Casa de la Obrera - Barrio Obrero Industrial.

19 - Cuatro Escuelas Láinez - Barrio Obrero Industrial - Trinidad - Desamparados y Concepción.

20 - Centros Cívicos en: Trinidad - Desamparados y Concepción.

B) Criterio propuesto para la proyectación de los edificios públicos

Para lograr conjuntos armoniosamente resueltos se propuso la elaboración de un estudio general y previo *que determine en líneas generales la masa*

y el juego de volúmenes de cada edificio y el de los edificios entre sí en cada centro en que se encuentren ubicados, para ajustar de esta manera su proyecto y poder así elaborar programas, no sólo del aspecto arquitectónico individual de cada edificio, sino *programas urbanísticos* que tuvieran en cuenta las consideraciones antedichas. Aunque no se tiene noticia de que en el país haya experiencia de un procedimiento de esta naturaleza, debe tenerse en cuenta que tampoco hasta el presente se ha encarado la realización coordinada de un plan urbanístico de tal magnitud. Las limitaciones que necesariamente surgirían con tal procedimiento para la concepción individualista de las soluciones arquitectónicas, estarían ampliamente justificadas *por cuanto obedecerían a una razón de índole social, como es la necesidad de que los edificios públicos de una ciudad a reconstruirse totalmente, ofrezcan un marco ordenado de gran dignidad cívica.* Lo contrario sería permitir a sabiendas el caos urbano, de lo cual desgraciadamente tenemos tantos ejemplos en nuestro país.

Obtenido este primer resultado, se quedaría en libertad de resolver la ejecución definitiva de los planos por cualquier procedimiento, ya sea encargándolos a oficinas públicas, ya a determinados profesionales, ya mediante concurso de planos, pero siempre obedeciendo al *programa urbanístico* previamente elaborado cada edificio y entonces, se proyectaría dentro de los lineamientos previstos en dicho programa.

9. — Estructuración del Código de la Edificación (Normas edilicias)

El texto se ha clasificado en la siguiente forma:

a) **Prescripciones Generales para el Planeamiento Urbanístico de los centros poblados de la Provincia de San Juan:**

1. Del planeamiento en general.

2. De los trazados y amanzanamientos.

3. De la zonificación.

De estas previsiones generales se deduce la aplicación de normas para los diferentes centros y zonas de la provincia. A continuación se expresan los proyectados para la Capital.

b) **Prescripciones particulares para la Ciudad de San Juan y Región adyacente.**

De los distritos según el uso. De los distritos según la altura. De los distritos según el área. De los distritos según el material. De las zonas anexas a la ciudad. De las zonas semirrurales. De las zonas rurales. De la edificación. De la línea municipal. Del nivel. De las fachadas. Capacidad de ocupación del edificio. De las circulaciones y medios de salida. De las obras que afecten a linderos. Medidas especiales de seguridad contra incendios. De la reforma de los edificios. De la conservación de edificios. De los techos. Edificación existente en el distrito R1, (zona llamada "tradicional"). De la denominación de los locales. De la ventilación de los locales. De la dimensión de los locales. De los entrepisos. De los locales con destino especial. De la subdivisión de los locales. De las instalaciones complementarias. Servicios de salubridad. Ascensores. Evacuación de humos y gases. Pararrayos. Dispositivos para mudanzas. Instalaciones que afecten a muros divisorios de unidades locativas independientes. De la ejecución de las obras. De las vallas provisorias y letreros frente de las obras. De los terraplenamientos y excavaciones. De las demoliciones. De la terminación de las obras. De los andamios. De los toldos. De los anuncios. De los letreros de propaganda. De las cercas y las aceras.

A continuación se dan los datos de densidad de población en los distintos distritos, según lo admitido por el Código de la Edificación.

DENSIDADES MAXIMAS DE POBLACION ADMITIDAS POR EL CODIGO

(Superficies Totales)

En R_1	— 450 h/Hect.	...... Pobl.	=	22.050
En R_2	— 250 h/Hect.	...... ,,	=	39.250
En R_3	— 100 h/Hect.	...... ,,	=	104.400
En C_2	— 300 h/Hect.	...... ,,	=	8.700
En R_0	— 100 h/Hect.	...... ,,	=	12.970
				187.370 h.

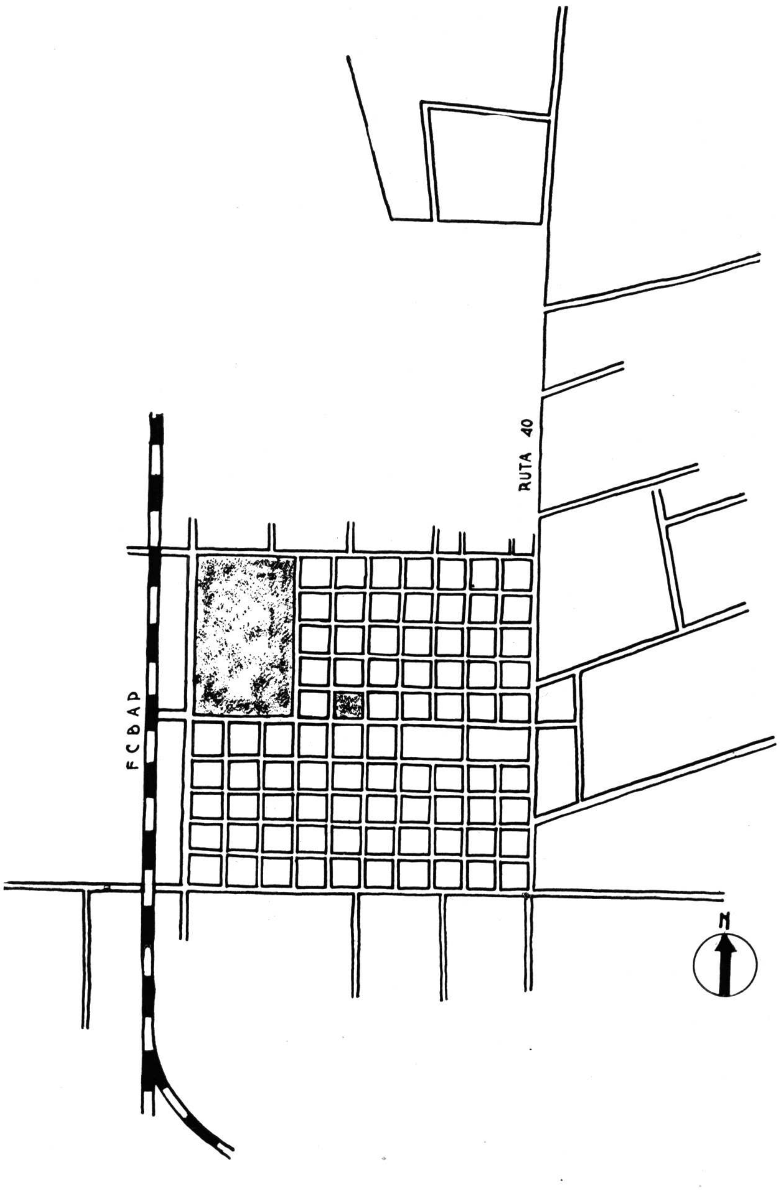
(Superficies edificadas)

En R_1	— 450 h/Hect.	...... Pobl.	=	15.300
En R_2	— 250 h/Hect.	...... ,,	=	28.750
En R_3	— 100 h/Hect.	...... ,,	=	59.500
En C_2	— 300 h/Hect.	...... ,,	=	7.800
En R_0	— 100 h/Hect.	...... ,,	=	7.300
				118.650 h.

IV. — OTROS CENTROS POBLADOS

Como un complemento de la tarea precedentemente expuesta y que tuvo como objeto inmediato y urgente el planeamiento de la capital sanjuanina, se inició también el estudio de los otros centros poblados de la región afectada por el sismo de San Juan: Villa Krause, Caucete (Villa Colón y Villa Independencia), Albardón.

Dado que tales estudios se encuentran en estado de anteproyectos, se consigna sólo una noticia sintética de ellos al pie de los grabados respectivos. (ver págs. 446 y siguientes).



VILLA AUGUSTO KRAUSE

El trazado actual de esta villa, muestra el clásico damero, con su plaza central, extendido desde el borde mismo de la ruta 40 hasta las vías del F.C.B.A.P. El espacio libre al N.E. hubo de ser loteado últimamente.

V. — APENDICE

ALGUNOS ANTECEDENTES LEGALES DE CREACION Y FUNCIONAMIENTO DEL ORGANISMO Y APROBACION DE LOS TRABAJOS DE PLANEAMIENTO RESEÑADOS

Decreto Nº 17.432 del P. E., de 1º de Julio de 1944: Crea la entidad "Consejo de Reconstrucción de San Juan", por un término de cinco años y con la función de realizar todos los actos tendientes a reconstruir la zona afectada por el sismo del 15 de Enero de 1944 en la Provincia de San Juan.

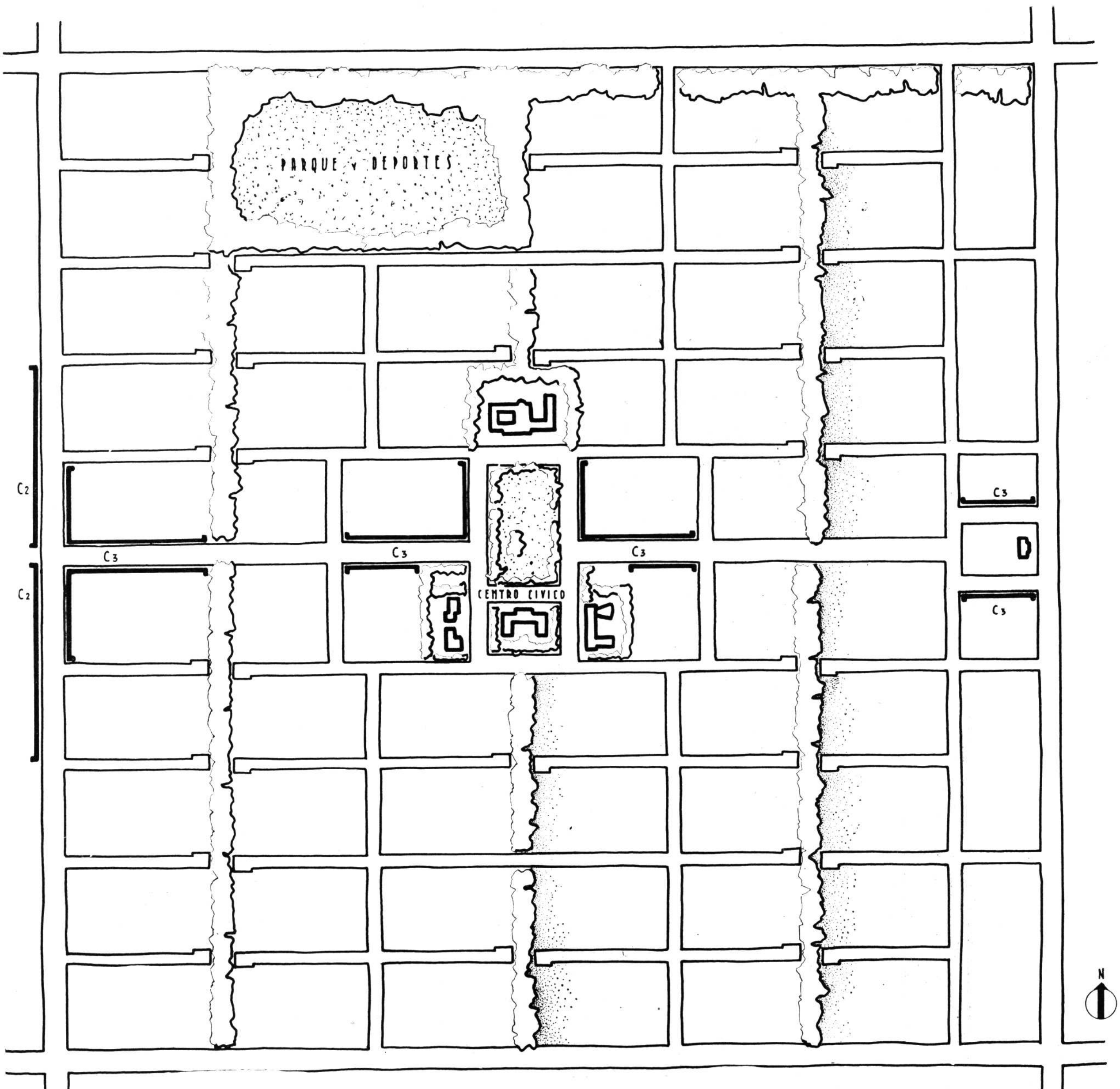
Decreto Nº 1.263 del P. E., de 20 de Enero de 1945: Modifica el decreto de creación de la entidad, disponiendo el carácter autárquico de la misma, y estableciendo que será regida y administrada por un Director General y un Consejo Administrativo, compuesto por el mismo Director General con el carácter de Presidente y cuatro Vocales, todos designados por el Poder Ejecutivo de la Nación.

Decreto del D. E. Municipal de Bs. Aires, de fecha 1º de Junio de 1945: Aprueba el Convenio celebrado entre la Municipalidad y "Reconstrucción de San Juan", en cuya virtud se inicia la colaboración técnica del equipo autor del proyecto de planeamiento aprobado. Se acompaña su texto.

Decreto Nº 14.164 del P. E., de 28 de Junio de 1945: Aprueba el planeamiento general presentado por la entidad y autoriza a la misma a dictar todas las medidas necesarias para ponerlo en ejecución. Al mismo tiempo, aprueba el Código de la Edificación para la Provincia de San Juan, estableciéndose el carácter provisorio de su IIIª Parte. Todo ello, de acuerdo con lo proyectado por el Dpto. de Planeamiento.

Decreto Nº 810 del P. E., de 9 de Enero de 1946: Determina el orden de urgencia de las obras definitivas a realizar por la entidad.

Decreto Nº 6.179 del P. E., de 1º de Marzo de 1946: Aprueba la IIIª Parte del Código de la Edificación para la Provincia de San Juan, preparado por el Dpto. de Planeamiento.



VILLA AUGUSTO KRAUSE

Aprovechando, dentro de lo posible, el trazado existente, se logra la formación de avenidas, calles y "cul de sac" de tránsito diferenciado, un sistema de espacios arbolados para uso de los peatones, un centro cívico de jerarquía adecuada y una zona de parque y deportes.

Decreto Nº 13.838 del P. E., de 15 de Mayo de 1946: Refirma el carácter autárquico del organismo.

Ley Nacional Nº 12.865: Ratifica la aprobación del planeamiento proyectado y reestructura al Organismo. A continuación se da el texto de dicha ley:

LEY Nº 12.685.

Por cuanto:

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

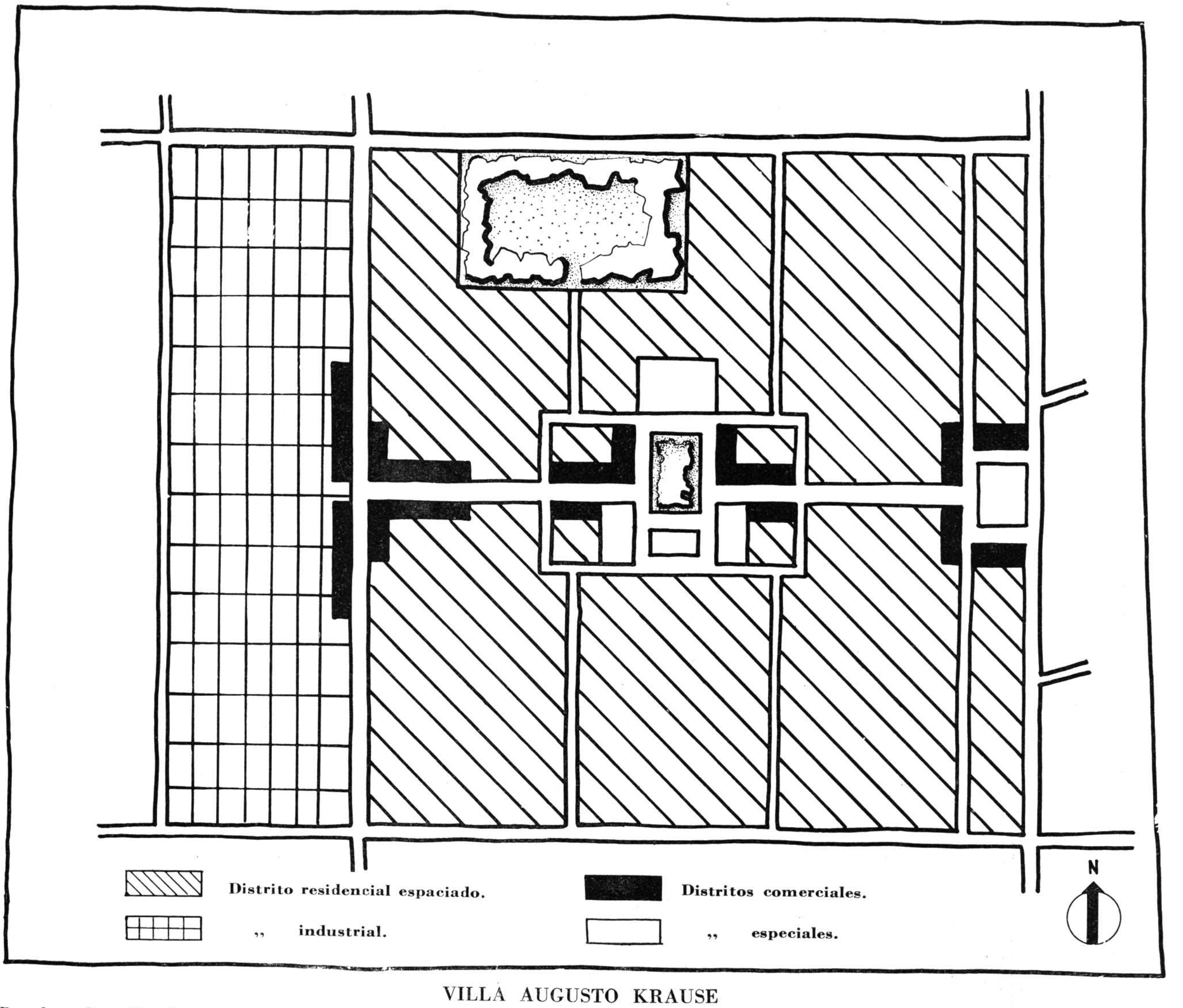
LEY:

Artículo 1º — Fíjase en trescientos millones de pesos moneda nacional (m$n. 300.000.000), el aporte con que, en concepto de subsidio extraordinario, contribuye la Nación para la reconstrucción de San Juan.

Artículo 2º — **Estos fondos serán administrados por una Comisión denominada "Consejo de Reconstrucción de San Juan", que tendrá su sede en la misma provincia e integrada en la siguiente forma:**

Un representante del Poder Ejecutivo de la Nación; Un representante del Poder Ejecutivo de la provincia de San Juan; Un representante de las municipalidades de San Juan, con jurisdicción en la zona afectada por el sismo; Un representante del Banco Central de la República; Un representante del Banco de la Nación Argentina; Un representante del Banco Hipotecario Nacional; Un representante de la Federación Obrera Sanjuanina; Un representante de los propietarios de inmuebles en las zonas afectadas.

Esta Comisión, aplicando las leyes y ordenanzas locales, ***se ajustará a las investigaciones, planeamientos, proyectos y demás disposiciones que forman el plan integral preparado por la entidad "Reconstrucción de San Juan" que se ratifi-***



VILLA AUGUSTO KRAUSE
Por la aplicación de una zonización racional se llega al agrupamiento de las distintas actividades afines. El ferrocarril transita contiguo a la zona industrial.

can, determinando dentro de los mismos, las obras a realizarse y el orden de su ejecución, ejerciendo su dirección.

Artículo 3º — Autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a invertir hasta cien millones de pesos moneda nacional (m$n. 100.000.000) en los gastos a realizarse en la reconstrucción y construcción de los edificios públicos nacionales en la zona afectada por el terremoto de San Juan.

Artículo 4º — A los efectos de los Artículos 1º y 3º de esta ley autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a emitir hasta la cantidad necesaria, títulos de la deuda pública de hasta el 4% de interés y 1% de amortización anuales, cuyo servicio será atendido en la forma que fije la ley de Presupuesto.

Artículo 5º — Autorízase al Banco Hipotecario Nacional por el término que dure la reconstrucción integral de San Juan para acordar préstamos en la zona afectada por el terremoto, destinados a construcciones de índole privada a largos plazos y hasta por el 95% de su valor. Estos préstamos no podrán exceder de cincuenta mil pesos moneda nacional por operación y no podrá acordarse más de uno a cada persona física o ideal. Su destino deberá ser: edificio para uso propio para vivienda, industria o comercio.

Cuando estos préstamos se acuerden a asociaciones civiles, cooperativas o mutuales y tengan por fin la construcción de locales o edificios destinados a los objetos de su existencia, podrán ser elevados hasta la suma de cien mil pesos.

Artículo 6º — El patrimonio de la "Solidaridad Nacional con San Juan" y el patrimonio y personal de la entidad "Reconstrucción de San Juan", este último en cuanto sea compatible con las necesidades técnicas del nuevo organismo, serán transferidos al "Consejo de Reconstrucción de San Juan".

Artículo 7º — El Poder Ejecutivo Nacional celebrará con la provincia de San Juan los convenios y acuerdos que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Artículo 8º — Libéranse de derecho de importación por el término de cinco años, los materiales y maquinarias de construcción, materias primas, maquinarias para la producción de materiales de construcción, instrumental, y herramientas de construcción que se introduzcan al país, con destino a ser empleados en la ejecución de obras que se realicen en San Juan.

Artículo 9º — Deróganse las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Artículo 10º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 28 días del mes de septiembre del año 1946.

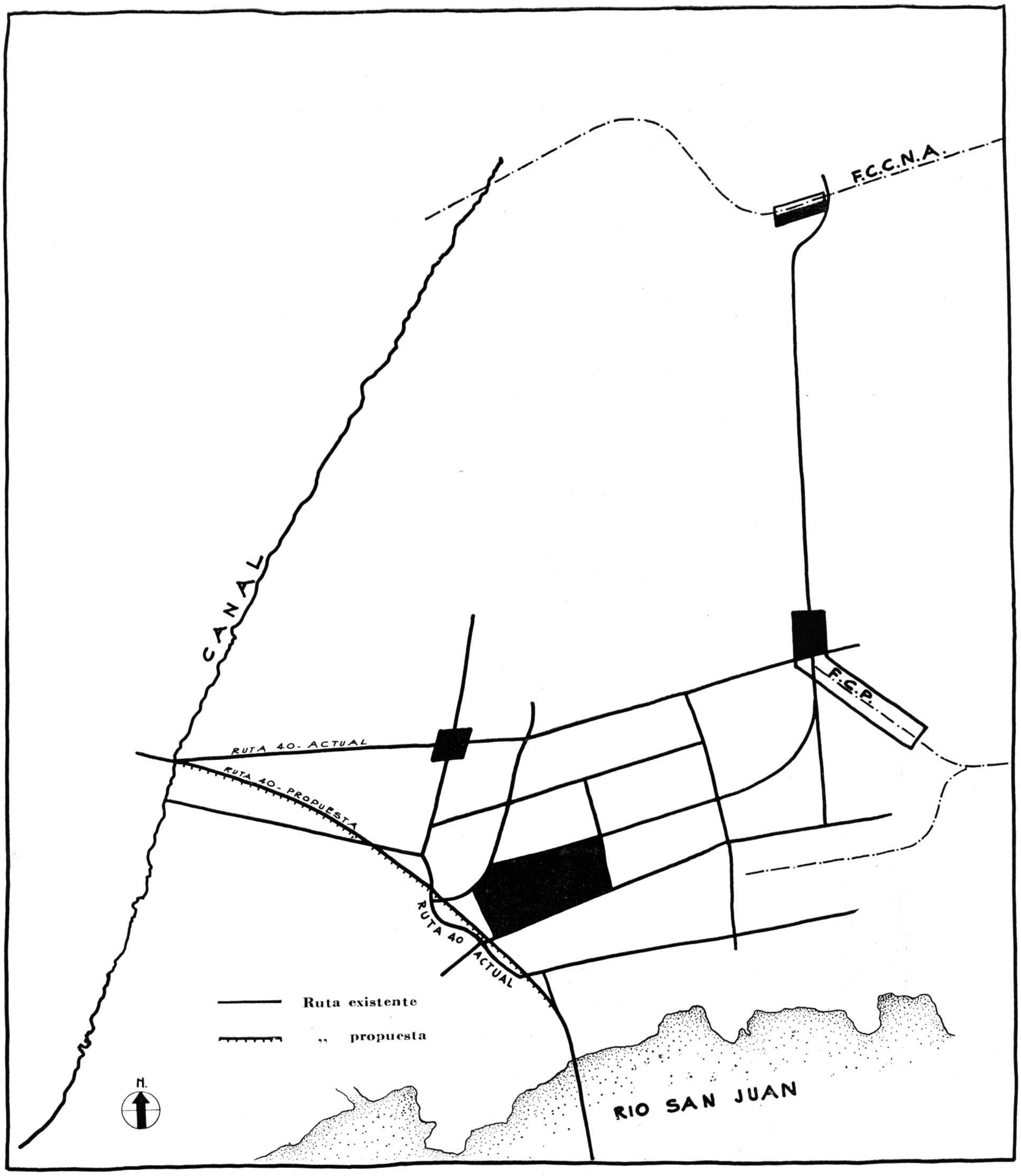
(Fdo.): J. H. QUIJANO (Fdo.): RICARDO C. GUARDO
I. ZAVALIA CARBO

Buenos Aires, 10 de octubre de 1946.

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, dese al Registro Nacional, Boletín Oficial y archívese.

Decreto Nº 14.184. (Fdo.): PERON
Ramón A. Cereijo



PLANO REGIONAL PROPUESTO PARA ALBARDON

Se rectifica la ruta 40 (trazo dentado) y se agrupa convenientemente la población urbana, actualmente dispersa, junto al núcleo primitivo y a las dos estaciones de ferrocarril; entre éstas corre una calle existente que las une y que se vincula luego por una traza curva, con el nuevo núcleo urbano.

ORGANIZACION INTERNA DEL DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO

El Departamento de Planeamiento de la Entidad en la ciudad de Buenos Aires estaba organizado de la siguiente manera: *Jefatura del Departamento* y dos secciones fundamentales: *Planificación e Información*, que constituían el órgano directivo; y otra sección: *Estudios*, que tenía a su cargo la tarea de ejecución de planos y gráficos en sus tres aspectos; Trazado, Arquitectura y Documentación.

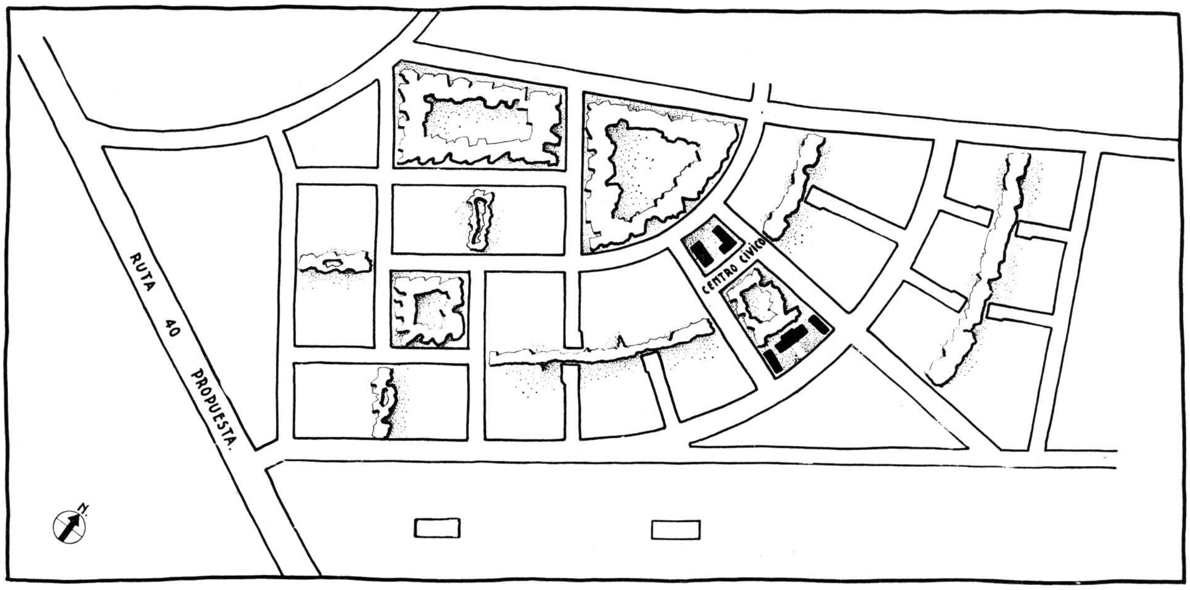
En la ciudad de San Juan funcionó simultáneamente la Oficina Local, dependiente directamente del Jefe del Departamento y vinculada a la Sección Estudios, a fin de coordinar los trabajos a desarrollarse en cada lugar. Tenía a su cargo el ajuste de proyectos y el contacto directo con el medio.

Esta organización se completó con las respectivas secciones administrativas de Despacho (una en Buenos Aires y otra en San Juan), para la atención, recepción, salida, archivo y fichaje de notas y expedientes, cuyo movimiento alcanzó considerable volumen.

Personal del Departamento.

El personal del Departamento de Planeamiento estuvo integrado de la siguiente manera:

Personal adscripto a la Entidad "Reconstrucción de San



ALBARDON

La nueva ciudad se proyecta conforme a las normas adoptadas: calles y avenidas de tránsito diferenciado y senderos para peatones; espacios verdes encuadrando zonas residenciales de vivienda espaciada, servidas por calles locales en "culs de sac". Centro cívico agrupando los edificios político-administrativos.

Juan", de acuerdo con el Convenio suscripto con la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires:

Jefe del Departamento, Arq. Carlos Mendióroz; Jefe de la División Planificación, Arq. Julio V. Otaola; Jefe de la División Información, Arq. Luis María Campos Urquiza; Técnicos: Arq. Luis A. Olezza y Arq. Federico Ruiz Guiñazú; Despacho: Señor Antonio Bonifati Carbone.

Personal fijo y designado por la Entidad: Jefe de la Oficina de Estudios, Arq. Adolfo E. Storni. A cargo de la Sección Arquitectura, Arq. Jorge Manuel Santas; Dibujantes Proyectistas: Virgilio Méndez, José N. Ibarra García, Roberto C. Jolly, Jorge A. Correa Silva y Manuel J. Paz (actualmente arquitectos). Personal de Dibujantes, Ayudantes y personal administrativo.

Con sede en la ciudad de San Juan: Jefe de la Oficina Local, Arq. Adrián S. J. Locati; Jefe de Trazados, Sr. César A. Magalhaes (actualmente Arq. Walter B. Kirby). Personal de Dibujantes, Archivo, trámite administrativo.

DECRETO DEL D. E. MUNICIPAL APROBANDO LA CONCERTACION DEL CONVENIO

Junio 1º de 1945.

Vistas estas actuaciones y de conformidad con lo manifestado por la Dirección de Obras Públicas y Urbanismo, apruébase el proyecto de convenio con el organismo autárquico "Reconstrucción de San Juan", corriente a fs. 1 y 2. En los términos acordados, diríjase nota al citado organismo, cumplido, para su conocimiento y fines ulteriores, remítase a la mencionada Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo.

(Fdo.): Caccia - Becker

Secretaría del Intendente
Oficina de Despacho
Decreto Nº 2.080
Registrado Fecha 1-6-45.

TERMINACION DEL CONVENIO

Ministerio del Interior
Reconstrucción de San Juan

San Juan, 8 de Octubre de 1946.

Señor Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
Dr. Emilio Siri.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para llevar a su conocimiento, que el próximo 7 de noviembre vence el convenio celebrado entre esta Entidad y esa Intendencia Municipal, por el cual, personal técnico de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo colaboraría en el planeamiento para la reconstrucción de San Juan, cuya zona fué devastada por el sismo del 15 de enero de 1944.

Al agradecer al Señor Intendente, la importante y patriótica cooperación que esa Municipalidad ha prestado por intermedio de dicha repartición, me es grato también hacer llegar el reconocimiento por los valiosos servicios que prestaron bajo la Dirección del arquitecto D. Carlos Mendióroz, los arquitectos Julio V. Otaola, Luis M. Campos Urquiza, Luis Olezza y Federico Ruiz Guiñazú, quienes en cumplimiento de la misión que les fuera encomendada de acuerdo con el mencionado convenio, confeccionaron el proyecto de planeamiento urbanístico que mereció la aprobación del Gobierno Nacional.

Aprovecho esta oportunidad para saludar al Señor Intendente Municipal, y reiterarle las seguridades de mi distinguida consideración.

(Fdo.): Ing. Enrique Zuleta
Director General R. S. J.

Ministerio del Interior
Reconstrucción de San Juan

San Juan, 21 de Octubre de 1946.

Al Señor Jefe del Departamento de Planeamiento
Arquitecto Don Carlos Mendióroz
Buenos Aires.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. adjuntándole para su conocimiento y demás efectos, copia autenticada de la Disposición de Servicio Nº 977 bis, como así también copia autenticada de la nota cursada al Señor Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, poniendo de manifiesto la próxima terminación del Convenio celebrado entre Reconstrucción de San Juan y la Municipalidad citada.

Con tal motivo, hago propicia la oportunidad para saludarlo con las expresiones de mi consideración más distinguida.

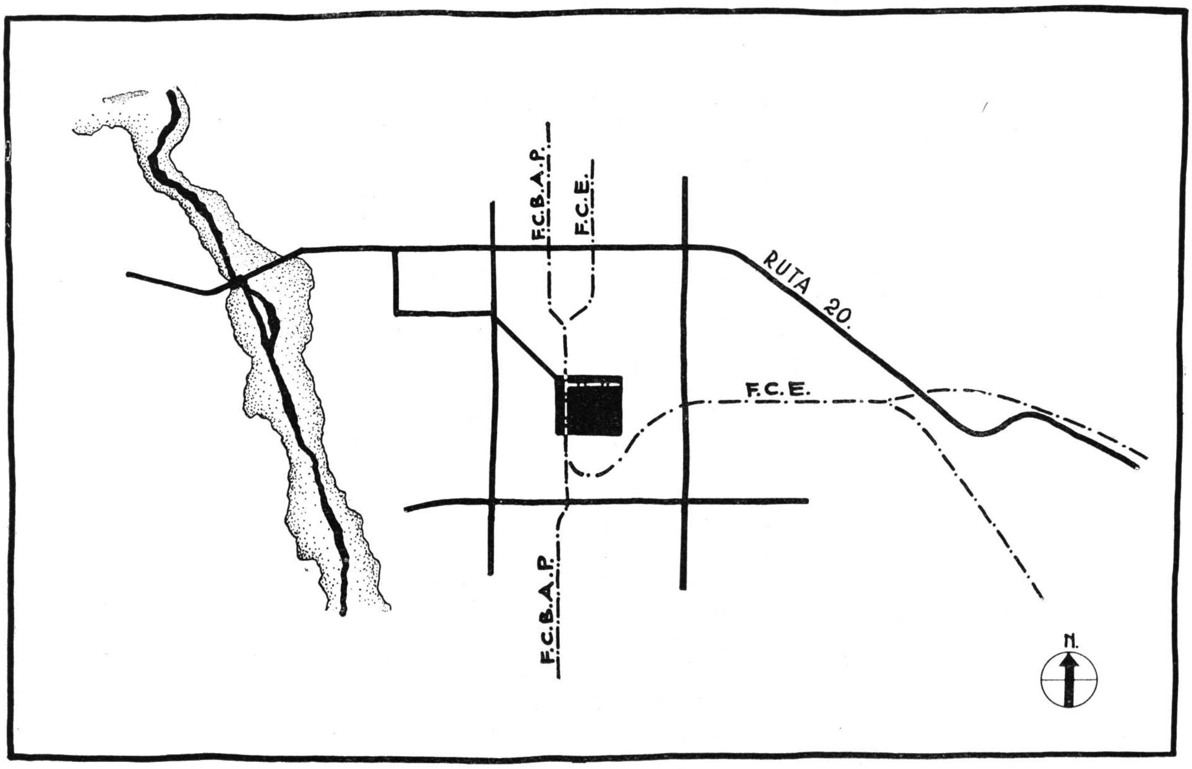
(Fdo.): Dr. Daniel A. Dahl
Director General Accidental

PLANOS Y TRABAJOS EJECUTADOS POR EL DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO CON SEDE EN BUENOS AIRES

Planos.

Ciudad de San Juan.

1. Casco de la ciudad con curvas de nivel - 2. Anteproyecto del planeamiento de la ciudad de San Juan con indicación



PLANO REGIONAL PROPUESTO PARA CAUCETE

Se aleja la ruta 20, que en la actualidad penetra diagonalmente en la población, y se la ubica más al norte; las vías ferroviarias que forman el desordenado circuito que puede advertirse en el plano general de la región, se unifican para liberar el conjunto urbano y permitir el desarrollo de la población hacia el N. E., que es la dirección más conveniente.

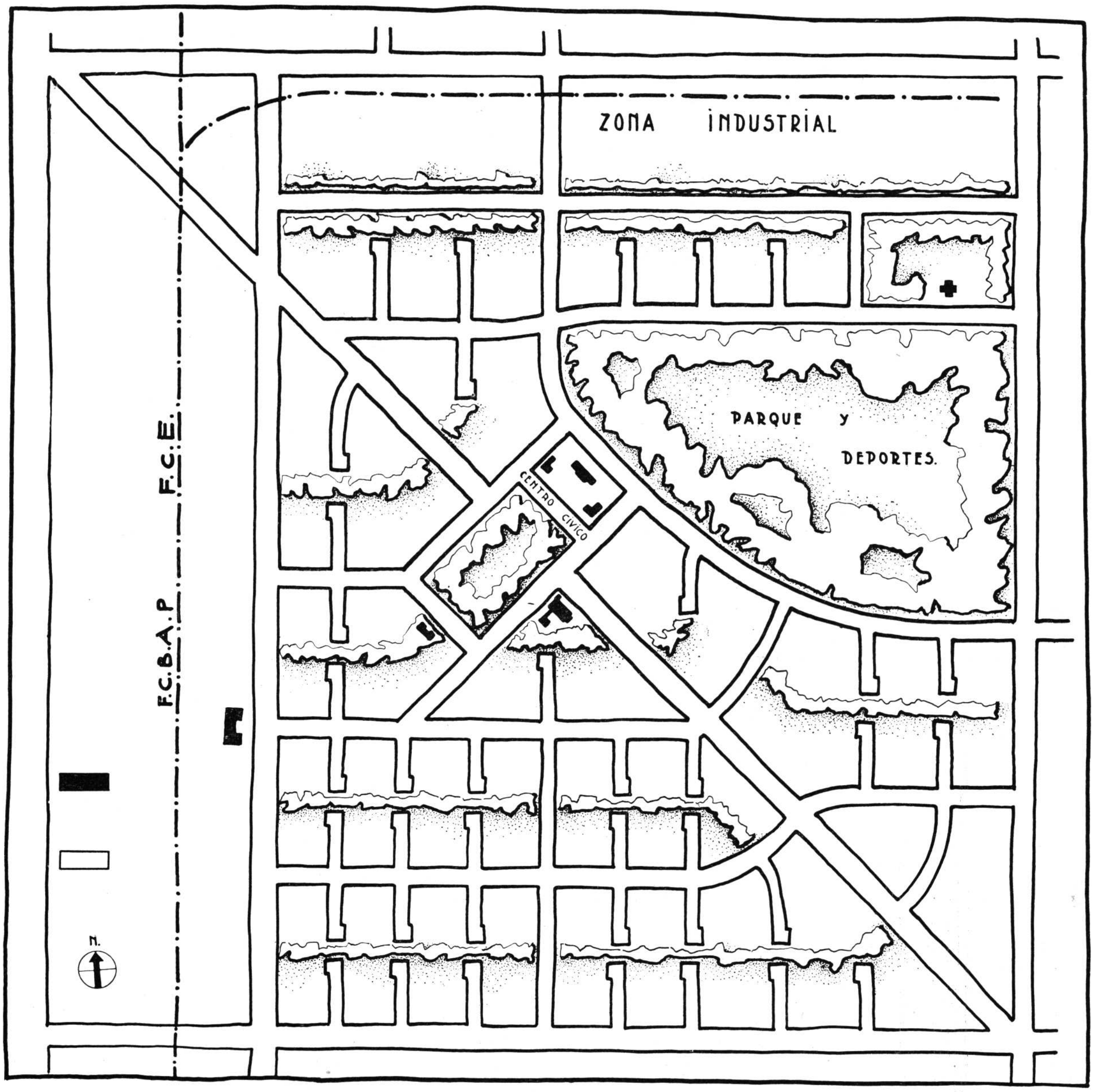
del zoning - 3. Ciudad de San Juan y alrededores - 4. Anteproyecto de planeamiento - 5. Anteproyecto de planeamiento - 6. Anteproyecto del trazado - 7. Zonificación conforme al Código de la Edificación - 8. Vista perspectiva de la ciudad de San Juan remodelada - 9. Nuevo trazado de la ciudad - 10. Zonificación conforme al Código de la Edificación - 11. Ciudad de San Juan y alrededores - 12. Perfiles tipos de calles y avenidas - 13. Nuevo trazado de la ciudad - 14. Zonificación conforme al Código de la Edificación - 15. Calles y rutas de la ciudad de San Juan y alrededores remodelados - 16. Red principal de tránsito - 17. Remodelamiento de la ciudad de San Juan, 1ra. etapa - 18. Remodelamiento de la ciudad de San Juan, 2da. etapa - 19. Remodelamiento de la ciudad de San Juan, 3ra. etapa - 20. Remodelamiento de la ciudad de San Juan, 4ta. etapa - 21. Remodelamiento de la ciudad de San Juan, 5ta. etapa - 22. Ciudad de San Juan remodelada, tira 1 - 23. Ciudad de San Juan remodelada, tira 2 - 24. Ciudad de San Juan remodelada, tira 3 - 25. Ciudad de San Juan remodelada, tira 4 - 26. Ciudad de San Juan remodelada, tira 5 - 27. Ciudad de San Juan y alrededores - zonas urbanas, semirrurales y rurales - conforme al Código de la Edificación - 28. Loteo propuesto para la propiedad del Señor Antonio Díaz R. (anteproyecto).

Problema ferroviario y vial.

29. Accesos, ferrocarriles y canales - 30. Varios estudios sobre nuevas ubicaciones de estaciones ferroviarias - 31. Anteproyecto de coordinación vial y ferroviaria para la ciudad de San Juan - 32. Solución de la Red Ferroviaria y ubicación de las estaciones - 33. Ciudad de San Juan y alrededores con indicación del eje de la avenida de circunvalación y accesos de las rutas 20 y 40 - 34. Diversas soluciones ferroviarias, situación existente y solución adoptada.

El casco urbano.

35. Planimetría del sector tradicional - Nuevas líneas de edificación - 36. Zonas a expropiar - 37. Manzanas del Sector Oeste - 38. Anteproyecto de remodelación de las zonas administrativas y comercial - 39. Planimetría estaciones existentes - 40. Proyecto de Centro Comercial y Político-Administrativo - 41. Remodelación del Sector Comercial - 42. Centro Comercial y Político-Administrativo - 43. Marco de la plaza 25 de Mayo - calle Mendoza esq. Rivadavia - 44. Marco de la plaza 25 de Mayo - calle Mendoza esq. Rivadavia (perspectiva) - 45. Edificios en bueno y regular estado - 46. Sentido del tránsito en las arterias del casco urbano - 47. Sector Rivadavia, Alem, 9 de Julio, España, estado actual - 48. Sector Rivadavia, Alem, 9 de Julio, España estado actual, remodelamiento - 49. Sector Córdoba, Rioja, 9 de Julio, Alem, estado actual - 50. Sector Córdoba, Rioja, 9 de Julio, Alem, estado actual, remodelamiento - 51. Sector Córdoba, San Martín, 9 de Julio, Rioja, estado actual - 52. Sector Córdoba, San Martín, 9 de Julio, Rioja, estado actual, remodelamiento - 53. Sector Entre Ríos, San Martín, Córdoba, Rioja, estado actual - 54. Sector Entre Ríos, San Martín, Córdoba, Rioja, estado actual, remodelamiento - 55. Sector 25 de Mayo, San Martín, Entre Ríos, Rioja, estado actual - 56. Sector 25 de Mayo, San Martín, Entre Ríos, Rioja, estado actual, remodelamiento - 57. Sector 25 de Mayo, Rioja, Entre Ríos, Catamarca, estado actual - 58. Sector 25 de Mayo, Rioja, Entre Ríos, Catamarca, estado actual, remodelamiento - 59. Sector 25 de Mayo, Catamarca, Rivadavia, España, estado actual - 60. Sector 25 de Mayo, Catamarca, Rivadavia, España, estado actual, remodelamiento - 61. Sector Entre Ríos, Rioja, Córdoba, Alem, estado actual - 62. Sector Entre Ríos, Rioja, Córdoba, Alem, estado actual, remodelamiento - 63. Remodelamiento del casco urbano - 64. Casco existente de la ciudad de San Juan - 65. Zonas a expropiar del casco - 66. Trazado del casco urbano remodelado - 67. Trazado del casco urbano remodelado - 68. Expropiación a efectuarse en la manzana comprendida entre las calles Entre Ríos, Alem, Santiago del Estero, San Luis - 69. Sector Comercial - 70. Ampliación de fracciones liberadas por modificación del planeamiento del casco urbano - 71. Casco urbano remodelado - 72. Trazado del casco urbano remodelado - ubicación de edificios públicos - 73. Manzanas entre Av. 9 de Julio,



CAUCETE

Se mantiene parte del trazado existente (la Diagonal y otras calles), y se logra una composición conforme al criterio general adoptado. Al Norte la zona industrial con su desvío ferroviario correspondiente; junto a ella, y separada por parque, una franja para vivienda obrera y el hospital que queda en la posición actual. Hacia el Este un amplio parque y zona de deportes, a los que rodean distritos residenciales para la vivienda espaciada. En el medio de la composición, el centro cívico. Las estaciones, agrupadas al Oeste, cierran el desplazamiento hacia ese rumbo, que no está aconsejado por razones hidrogeológicas y tectónicas.

Rioja, Córdoba y Aberastain - modificación del trazado - 74. Centro Político-Administrativo y sector comercial - 75. Trazado del casco urbano - ubicación de edificios públicos.

Barrio Obrero Industrial.

76. Anteproyecto del trazado - 77. Barrio obrero y zona industrial - 78. Barrio obrero industrial - 79. Barrio obrero industrial, lotes a expropiar, 1ra. etapa - 80. Barrio obrero industrial - 81. Fracciones a expropiar, 1ra. etapa - 82. Barrio obrero industrial, parcelamiento, 1ra. etapa - 83. Barrio obrero industrial, parcelamiento, 1ra. etapa corregida - 84. Barrio obrero industrial, indicación de ejes y cotas para su trazado - 85. Barrio obrero industrial, indicación de ejes y cotas para su trazado. Loteo y ubicación de viviendas individuales y colectivas.

Viviendas para el barrio Obrero Industrial.

86. Anteproyecto de vivienda obrera, tipo 2 - 87. Estructura de madera para vivienda obrera - 88. Anteproyecto de vivienda obrera, tipo 1 - 89. Vivienda obrera perspectivas - 90. Vivienda obrera de mampostería, tipo A - 91. Vivienda obrera de mampostería, tipo B - 92. Proyecto de vivienda de dos dormitorios, tipo II, 1 - 93. Proyecto de vivienda de tres dormitorios, tipo III, 1 - 94. Proyecto de vivienda de dos dormitorios, tipo II, 2 - 95. Vivienda individual de dos dormitorios, V, 2 - 96. Vivienda individual de tres dormitorios, V, 1 - 97. Local para negocio con vivienda anexa en planta alta, N-6 - 98. Locales para negocio con vivienda anexa en planta baja: N-1; N-2; N-3 y N-4 - 99. Viviendas colectivas de tres dormitorios P-1 - 100. Viviendas colectivas de dos y tres dormitorios: P-2 - 101. Viviendas colectivas de dos y tres dormitorios: P-2, fachadas y cortes.

Desamparados.

102. Barrio Residencial sobre Avda. San Martín entre Victoria, Sarmiento y Ceresetto - 103. Remodelamiento del sector Avda. San Martín, Victoria, Ceresetto y Sarmiento: lotes liberados total o parcialmente de expropiación - 104. Remodelamiento del sector Avda. San Martín, Victoria, Ceresetto y Sarmiento: loteo actual y nueva línea de edificación - 105. Remodelamiento del sector Avda. San Martín, Victoria, Ceresetto y Sarmiento: indicación métrica de su trazado - 106. Loteo existente en el sector A. Gómez, Las Herras, Victoria y Ceresetto - 107. Perfiles especiales de las calles: Victoria, Ceresetto, San Martín y A. Gómez - 108. Barrio Residencial sobre Avda. San Martín entre Las Heras, Ceresetto y Avda. de Circunvalación - 109. Fracciones a expropiar, 1ra. etapa - 110. Barrio Residencial comprendido entre Las Heras, Ceresetto, Victoria y A. Gómez.

Zona Industrial.

111. Zona industrial y barrio obrero - 112. Zona industrial, trazado - 113. Fracciones a expropiar, 1ra. etapa.

Edificios Públicos.

114. Anteproyecto para el Distrito Militar Nº 49 - 115. Anteproyecto para el Registro Civil. Formulación de varios programas de edificios públicos.

Villa Augusto Krause.

116. Villa Augusto Krause remodelada - 117. Villa Augusto Krause: zonificación conforme al Código de la Edificación - 118. Loteo actual y nuevo trazado - 119. Perfiles de calles.

Albardón.

120. Anteproyecto de planeamiento, región - 121. Anteproyecto de planeamiento, zona urbana.

Caucete.

122. Anteproyecto de planeamiento, zona urbana - 123. Anteproyecto de planeamiento, región.

Cartones en témpera.

Cartones de 0,80 x 1,20 m.

1. Estado de la ciudad de San Juan antes del sismo - 2. Ubicación de bodegas e industrias - 3. Estudio del problema ferroviario - 4. Anteproyecto del planeamiento - 5. Red vial y espacios libres - 6. Anteproyecto del planeamiento (modificado) - 7. Anteproyecto del trazado - 8. Zonificación conforme al Código de la Edificación - 9. Ubicación de edificios públicos - 10. Casco urbano. Ubicación de propiedades fiscales y eclesiásticas - 11. Casco urbano. Ubicación de Iglesias y Colegios - 12. Casco urbano. Espacios verdes, monumentos y lugares históricos - 13. Casco urbano. Edificios en bueno y regular estado - 14. Casco urbano. Ubicación de edificios públicos en bueno y regular estado - 15. Casco urbano. Remodelación del Sector Comercial - 16. Casco urbano. Perspectiva del Centro Comercial - 17. Casco urbano. Sector comercial y político-Administrativo - 18. Casco urbano, Perfiles de calles - 19. Casco de la ciudad, remodelado - 20. Anteproyecto del planeamiento de Caucete - 21. Vivienda obrera - 22. Vivienda económica - 23. Vivienda media, tres dormitorios - 24. Vivienda media, dos dormitorios - 25. Vivienda individual, 3 dormitorios - 26. Vivienda individual, 2 dormitorios - 27. Vivienda colectiva, 2 y 3 dormitorios.

Cartones de 1,60 x 2,20 m.

28. Nuevo trazado de la ciudad - 29. Zonificación y red vial de la ciudad - 30. Sector Comercial, planta general - 31. Sector Comercial, planta del pasaje - 32. Sector Comercial, planta del pórtico - 33. Barrio Obrero Industrial - 34. Barrio Residencial sobre Avda. San Martín entre Victoria, Ceresetto y Avda. Sarmiento - 35. Parque del Barrio Residencial - 36. Los "cul de sac" - 37. Remodelamiento de Villa Krause.

Cartones de 1,60 x 2,40 m.

38. Casco urbano, fracciones afectadas por el remodelamiento - 39. Casco urbano, nueva línea de edificación - 40. Casco urbano remodelado - 41. Diagrama de las funciones urbanas.

Cartones de 1,22 x 1,86 m.

42. La ciudad de San Juan antes del sismo - 43. Ciudad de San Juan, zonificación conforme al Código de la Edificación - 44. Perfiles de calles y avenidas - 45. Villa Krause - 46. Esquema: La Vivienda.

Cartones de 1,22 x 3,66 m. (Bastidor).

47. Anteproyecto de planeamiento y trazado de la ciudad de San Juan - 48. Estudio del problema ferroviario y vial.

Gran bastidor de 5,00 x 6,00 m.

La nueva ciudad de San Juan.

Maquettes.

1. Sectores Comercial y Político-Administrativo, esc. 1:1.000 - 2. Barrio Obrero Industrial, esc. 1:1.000 - 3. Barrio Residencial sobre Avda. San Martín, esc. 1:1.000 - 4. Centro Político-Administrativo y Sector Comercial, esc. 1:500.

Documentación General.

1. Prescripciones edilicias generales para el planeamiento urbanístico de la zona afectada por el sismo en la provincia de San Juan y prescripciones edilicias particulares para la ciudad de San Juan y región adyacente - 2. Prescripciones edilicias particulares para Villa Augusto Krause - 3. Plan de proyectación de edificios públicos - 4. Memoria descriptiva del planeamiento urbanístico de San Juan - 5. Cálculo financiero para la realización del planeamiento de la ciudad de San Juan: Inversión y Recuperación - 6. Concepto de vivienda - 7. La vivienda en el nuevo San Juan - 8. Instituto Provincial de la Vivienda - Proyecto del estatuto de su funcionamiento - 9. Cuadro estadístico y esquema para las especificaciones técnicas de las viviendas del Barrio Obrero Industrial.

Publicaciones y Exposiciones.

1. Publicación en los diarios "La Nación" y "La Prensa" del día 5 de Agosto de 1945 - 2. Muestra realizada ante el Señor Presidente de la Nación, el 26 de Octubre de 1945 - 3. Exposición realizada en los salones de la Escuela Normal de la ciudad de San Juan, en Febrero de 1946 - 4. Exposición realizada en los salones de Yacimientos Petrolíferos Fiscales de la ciudad de Buenos Aires, en Agosto de 1946. - Numerosos informes, Memorándums, noticias, etc., para información oficial y pública en diarios, revistas y cinematógrafos.

Equipos que intervinieron en los estudios del Planeamiento.

A poco de producido el sismo se integró una Comisión formada por los Arquitectos: Eduardo Sacriste, Hilario Salva y Horacio Caminos.

Luego, el Ministerio de Obras Públicas designó a los Arquitectos: Carlos Muzio, Fermín H. Bereterbide y Ernesto Vautier, quienes iniciaron a su vez un estudio del problema.

Más tarde, ya constituída la entidad "Reconstrucción de San Juan", entró en funciones un grupo de arquitectos integrado por los Señores Jorge Vivanco, Jorge Ferrari Hardoy, Simón Ungar y Samuel Oliver, al que sustituyó luego el Arquitecto Julio Villalobos, quienes encararon sendos proyectos.

Recién en abril de 1945 inició sus tareas el equipo que elaboró íntegramente el proyecto cuya descripción figura en el presente número de esta Revista.

Lo que se publica en las páginas dedicadas al Centro Estudiantes de Arquitectura, no compromete opinión de la Sociedad Central de Arquitectos ni de la Dirección de Revista de Arquitectura.

La Dirección.

El Centro Estudiantes de Arquitectura

y

"REVISTA DE ARQUITECTURA"

Ante la próxima caducidad del contrato entre Sociedad Central de Arquitectos y Centro Estudiantes de Arquitectura como copropietarios, y D. Alberto E. Terrot como Editor de R. de A., las autoridades del Centro, se dirigieron por nota a la Sociedad, manifestando el interés de exponer sus puntos de vista, e intercambiar ideas oficialmente para concretar definitivamente la solución del problema planteado.

En virtud de ello y por amable invitación del Arq. Bartolomé M. Repetto, se hizo presente una comisión del C.E.A., a la reunión de C. D. de fecha 4 de noviembre.

En oportunidad de la reunión conjunta de referencia, el Presidente del C.E.A., Sr. Francisco M. Pastrana, expuso el informe que se transcribe. Como resultado del constructivo debate que promovió el referido informe, y a propuesta del Presidente de la S. C. de A., se dió en principio solución favorable a la renovación del contrato; resultando sin oposición el criterio de continuar con el actual estado de cosas, para dejar en manos de las nuevas autoridades de la Sociedad, la discusión definitiva de los aspectos del problema que a esta entidad le competan; y convenir finalmente con las autoridades del Centro, sobre los fines de la labor a desempeñar, sobre las obligaciones y derechos mutuos, etc.

El criterio expuesto quedó condicionado a varios puntos que están aún en discusión entre las entidades copropietarias.

INFORME DEL CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

Señor Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos. Señores miembros de la Comisión Directiva:

En representación de la C. D. del Centro Estudiantes de Arquitectura, que me honro en presidir, acepto agradado la invitación que nos hicieran llegar para que expusiéramos nuestros puntos de vista y conociéramos en consecuencia la opinión que al respecto se forma la Sociedad.

El C.E.A. agrupa a más del noventa por ciento del Estudiantado. La C. D. interpreta cabalmente los sentimientos de sus mandantes: la juventud universitaria. Por ello Señor Presidente, nos arrogamos su representación integral.

Entendemos que el problema que hemos de resolver de común acuerdo, no puede ser contemplado con sentido estrictamente formalista, sin la comprensión previa del espíritu que nos anima. Sin duda alguna, la Sociedad lo ha de entender también así, compartiendo el espíritu del Centro. De tal suerte, mancomunados en un ideal, estaremos debidamente predispuestos para sentar las bases de la gran obra que pretendemos emprender al iniciar esta nueva etapa en la vida de Revista de Arquitectura.

Sabemos que la carencia de ideales, es el pecado original de toda labor que no tenga expresa su finalidad. Es por ello que expondremos los principios rectores de nuestra conducta para acordar posteriormente con la Sociedad, sobre los fines que deban guiarnos en la expresión común. De este modo evitaremos malograr la obra, con discusiones inconducentes sobre detalles de forma, que carecen de valor ante la importancia de los argumentos de fondo.

Tenemos principios, nos animan grandes ideales, encaminamos nuestra acción hacia nobles fines. Intentaremos iniciar una labor sólida y progresista a través del órgano común.

Previo a ello, y entendiendo que los juicios ligeros e infundados han originado la animadversión que nos afecta, creemos un deber presentarnos al profesional, con todas nuestras virtudes, para crear en sus ánimos una predisposición justiciera hacia el colaborador, omitiendo deliberadamente los vicios que han sido ya magnificados suficientemente para que no escapen a nadie.

No queremos significar en ningún momento, porque sería absurdo, que la juventud universitaria tenga exclusividad en la posesión de la verdad; pero queremos sí, reivindicar nuestro derecho de pensar, de opinar y de actuar naturalmente, acorde con nuestra razón y nuestro sentimiento.

Los años madurarán nuestra inteligencia; la vida profesional y los cargos, la docencia, el trabajo individual, la necesidad económica; las obligaciones del hogar y la familia, la vida de relación, limitarán nuestra acción y fatalmente ahogarán sino todos, al menos parte de nuestros vastos ideales de hoy.

Lo sabemos bien. La vida no nos ha exigido aún grandes sacrificios; por ello nos asignamos grandes responsabilidades. El egoísmo no ha logrado arraigarse aún, como para ser la norma tácita de nuestra conducta. Cuando nos lanzamos a la acción, no lo hacemos en defensa de los ideales exclusivos de la juventud, porque sería ostentar de retrógrados y nos caracterizamos por lo contrario. En efecto, tenemos conciencia clara de nuestro proceso formativo, y es en virtud de ello, que con el potencial más o menos grande de cualidades personales, elaboramos nuestra inteligencia y nuestra personalidad con mira hacia el futuro.

A medida que nacen las inquietudes, se acrecienta nuestra combatividad y nos embarcamos en la lucha por todos los ideales, sin exclusiones deliberadas, con altruísmo y sin interés.

Este caudal, simbolizado por el idealismo, el desinterés y la combatividad, unido a la experiencia de la madurez por un ideal común, será una realidad por vías de la valorización, la comprensión y el respeto mutuos.

Señores arquitectos, seguiremos nuestro intento de presentación, porque pretendemos una justa comprensión de nuestros actos, porque pretendemos la valoración del Estudiante Universitario en el mismo grado que nosotros comprendemos y valoramos al profesional. Si conseguimos nuestro intento, habremos asegurado el respeto mutuo, indispensable para arribar a soluciones conducentes.

Sabemos que nuestra condición de Ciudadanos y de Universitarios, trae aparejada con sus derechos ciertas obligaciones además de las específicas de la carrera: las más generales debidas a nuestro puesto en las filas de la civilidad y nuestra ubicación en el panorama de la cultura.

Nuestra cualidad de Ciudadanos nos habilita para el ejercicio de los derechos cívicos. Nuestra cualidad de jóvenes nos permite sentir y nos impide eludir las obligaciones de la hora; obligaciones que se tornan deberes no previstos ex-

plícitamente por la ley, cuya finalidad es: asegurar el bienestar, el orden natural entre los individuos y en las instituciones; pero que libra a las conciencias la valorización de la hora en que el desequilibrio de la Nación exige a todos como un deber, la defensa de los derechos no garantidos por las Instituciones o los mandatarios.

Estas obligaciones, tan profundamente humanas, que se advierten por desgracia recién en el instante del caos, surgen de derechos naturales y como tales inalienables, que por no estar estatuídos o previstos expresamente, son eludidos por los indiferentes, los derrotistas y los cobardes.

No será posible sustraernos a las obligaciones que demanden nuestras conciencias —porque se arraigan a ella con la fuerza incontenible de nuestra juventud— sin antes cercenar esa fuerza, que por el solo hecho de existir y de estar vinculada por un estado afectivo indivisible a la etapa de la vida en que vivimos, no puede ser sino sana y en consecuencia beneficiosa para todos.

La juventud universitaria merece ser comprendida y aceptada tal cual es, porque en esa forma, sin las pasiones que alimenta la esclavitud, rendirá los frutos que abona la libertad.

Profetizamos que, todo esfuerzo para enjaular a la juventud universitaria en la tarea exclusiva de su orientación, so pretexto de la manoseada "función específica", sería en vano.

La multiplicidad de inquietudes y la combatividad es un hecho natural en la juventud, inseparable de la condición de hombre joven. Por ello, y por ser una realidad humana, es una cualidad y como tal beneficiosa. La única condición exigible es la que rige para todos los seres humanos: la bondad de los principios.

Lo razonable es la correcta educación, y en consecuencia la orientación de esta cualidad, pero nunca su anulación por medio de la opresión.

Creemos necesario hacer una aclaración, sobre un concepto que ha sido desvirtuado por los ignorantes, los indefinidos, y los mal intencionados.

La acción contra determinados intereses político-partidarios, no implica el reconocimiento o la identificación con los partidos o tendencias que participan en la misma acción. Ni tampoco es necesaria la militancia política, porque no se puede condicionar una obligación inherente a la cualidad de ciudadano —como es la defensa de nuestra Carta Magna y las libertades que ella garantiza— a la previa afiliación o comunión política con un determinado partido.

Otro tanto podría decirse en cuanto a la obligación de actuar en defensa de principios pervertidos por las Instituciones o los mandatarios legales.

El uso del poder es legal cuando promueve al bienestar general por el respeto a la ley, pero deja de serlo cuando la elude con mayor o menor habilidad. El derecho de innovar, está reservado a los hombres cultos e inteligentes, siempre y cuando se traduzca claramente la pureza de los propósitos.

No cederemos nunca nuestro puesto de vanguardia en la defensa de los ideales democráticos que sanciona la Constitución Nacional. Lucharemos por ellos, con todos los hombres conscientes y bien intencionados. Por ello ofrecemos nuestra colaboración a los profesionales en la defensa de este ideal que nadie debe eludir, para que coordinemos la acción, siempre que la hora lo exija, y defendamos unidos los intereses comunes.

Por militar en las filas de la cultura, hemos adquirido obligaciones que no eludimos, sino que enfrentamos resueltos a dar nuestro aporte.

Recorramos a grandes pasos el panorama de la cultura. Su historia se puede asimilar a la historia de la investigación científica y de la creación en todos los campos de la inteligencia. En sus comienzos fué exclusivamente individual. Creadas las órdenes monásticas, la investigación se aloja en los claustros y adquiere carácter orgánico. Más tarde en el medioevo, se reparte en las corporaciones. A partir del siglo XII, se crean las Universidades, sucediéndose Bolonia, París, Cambridge y Salamanca, como verdaderas corporaciones del saber.

A través de ellas, se extendieron los conocimientos que se aquilataban en los conventos. Con el tiempo se advierte una creciente importancia en la Cultura Popular, debida al auge de las Universidades. Se evidencia un progreso en la investigación, que culmina en el siglo pasado con los inventos y descubrimientos fundamentales, que desplazan al artesano para dejar su puesto a la máquina. Llegamos a la realidad actual, tremendas incógnitas en los factores de la cultura: la industrialización creciente, una nueva economía, el problema social; como consecuencia, el desorden y la disparidad que no entramos a analizar; su resultado, la destrucción, el odio y la guerra.

Dejando los complejos problemas de la hora actual, existe un hecho evidente, **la inestabilidad en la cultura,** a cuya solución debemos abocarnos todas las fuerzas intelectuales de la Nación. Presenciamos un desequilibrio próximo al derrumbe, que es debido a la multiplicidad de instituciones que cimentan a la Cultura, a la falta de unidad entre ellas, a la carencia total de cohesión. Los múltiples esfuerzos aislados, ya sean individuales o ya sean realizados por algunas instituciones, se desvanecen por la falta de unidad y no llegan a totalizar el ideal común. Las instituciones se debilitan y entorpecen el progreso cultural.

En nuestro país, el análisis científico se realiza en infinidad de oficinas técnicas del Estado inconexas entre sí, en gabinetes y laboratorios de empresas comerciales, en institutos o laboratorios particulares, en entidades culturales, etc. En el mejor de los casos los trabajos científicos se superponen y se derrochan energías. Es la lucha en vano por complementarse, por suplir los vacíos que se dejan mutuamente los investigadores. En resumen, porque no se realiza la investigación por la ciencia pura, ni se la fomenta, ni existe el organismo que la aloje y la coordine.

Contra esta anarquía, la solución es el orden. La Universidad como organismo máximo de la Cultura debe ser quien llene esta función, ya prevista en las bases del Estatuto Universitario, en el inciso I, cuando dice: "La Universidad de Buenos Aires, se funda en el concepto de **unidad orgánica** de la Cultura, sin perjuicio de la autonomía científica y administrativa, etc.

El progreso en la Cultura y en la Universidad, han sido siempre simultáneos. Sin entrar a considerar razones de causa o de efecto, el hecho lo asevera la historia de la cultura.

En este momento de la Historia, se acumulan crecientes factores de progreso, pero la Universidad Argentina, no ha evolucionado de acuerdo con las exigencias. Debemos renovarla con una estructura ágil que impida su anquilosis y fundarlas sobre bases sólidas, para que no sea víctima de la incultura. La labor interna en las Universidades, es estática, se reduce a la enseñanza, con el sistema medioeval de la cátedra magistral. El profesor en su tarima, recita piezas oratorias, o repite año a año los mismos conceptos. No se lo estimula. Los alumnos asistimos o no, de acuerdo al interés de las exposiciones, que generalmente dejan mucho que desear, porque a lo suma sirven para alivianar el estudio previo a los exámenes, nunca para producir inquietudes de investigación o de amor por la ciencia. Los trabajos prácticos o de seminario son escasos, sin interés didáctico, y se renuevan con tan poca frecuencia como las exposiciones de la cátedra. Todo se debe fundamentalmente a que los planes son inorgánicos y avejentados. No alientan a los profesores a manifestarse en todo su saber o a renovar sus conocimientos. Los que se proponen hoy para solucionar todos los defectos que se expusieron, son peores aún, evidenciando la nefasta influencia de mentalidades obtusas, que desconocen los más elementales principios y finalidades que se desprenden del concepto de Universidad.

Luego de un número de años variable, después del último examen de la carrera, pasamos automáticamente a la vida profesional, con un cúmulo de conocimientos desordenados, generalmente desorientados y sin inquietudes. En función de una enorme disciplina y virtudes de autodidacta, egresan excepcionalmente profesionales medianamente capacitados, que luego con el estudio y la investigación contribuyen aisladamente al progreso de la ciencia. No se puede esperar el adelanto de la Cultura, mientras los investigadores se den por excepción.

Bregamos por la Universidad de hoy, que debe ser dinámica en su contenido y ágil en su funcionamiento para que pueda responder a las nuevas exigencias. La investigación en la Universidad significa un bien social, porque obtiene la unión orgánica de todos los esfuerzos, los disciplina, y

tiende a solucionar la inestabilidad cultural.

Esta Universidad estará integrada por los Institutos de Investigación Científica, con plantas experimentales, laboratorios, seminarios, etc.

Los investigadores no tendrán función docente, su misión será exclusivamente el descubrimiento, el análisis y la creación pura. Los Institutos de Investigación serán el puntal de la Cultura, serán las fuentes que alimenten a los Institutos de Enseñanza, vinculados ambos en estrecha dependencia.

En cuanto a la labor docente en la Universidad que propugnamos, dejará de ser fría, estática y anquilosada; será siempre renovada y dinámica, amena por el intercambio espiritual.

La labor del estudiante será variada y ágil, no existirán ya los escalones de la tarima, podrá solicitar datos, expresar sus inquietudes, podrá ser orientado. La formación del futuro profesional se cumplirá, en definitiva, en el clima propicio por la proximidad con el maestro y con los Institutos de Investigación.

Al otorgar la Universidad los títulos profesionales, no garantirá una enciclopedia, sino un investigador con un potencial de inquietudes cultivadas y una suma de conocimientos básicos, no meramente teóricos, sino sólidamente arraigados en función de reiteradas investigaciones del taller o el laboratorio, asesorado por el maestro.

La misión social del profesional, no es solamente la práctica de la ciencia en base a los preceptos, sino también la búsqueda de la verdad.

Unidos en su gremio, reglarán el ejercicio de la profesión; unidos en la Universidad investigarán con libertad en sus Institutos, participarán en su gobierno, formarán parte de sus claustros los que así lo deseen, podrán concurrir a cursos especiales para postgraduados, en una palabra ocuparán el lugar que les corresponde en la formación de la Cultura Nacional. Este, entre otros, es uno de los principios que defendemos.

Agrupados los investigadores, docentes, profesionales y estudiantes en una labor coordinada para acrecentar la Cultura Nacional, constitución **la más pura de las democracias en el ejercicio de la Libertad de pensar y de crear, sin más limitaciones que la idoneidad.**

Profesionales y estudiantes estamos ligados por intereses cívicos, estamos unidos por nuestra obligación común de propender al progreso cultural, y estamos empeñados en el estudio de la misma orientación.

Los estudiantes nos capacitamos para que nos habiliten en el ejercicio de la profesión; los profesionales conscientes, se hallan empeñados en la misma tarea de capacitación, aquilatados por la práctica y la experiencia.

La Arquitectura a la que todos nos debemos, pasa por un periodo de renovación evidente. No ha podido aún asimilarse a los nuevos factores sociales y económicos. Todos los grandes adelantos de la ciencia que se relacionan con la arquitectura, no han llegado a incidir en ella, como para conformar la vivienda del hombre en función de la época.

Se barajan infinidad de concepciones nuevas, todas se fundan en la realidad del progreso, y todas intentan solucionar el difícil problema de la Arquitectura Moderna. No pretendemos que se acepten algunas y se rechacen otras, pretendemos que en una acción común no nos sustraigamos a la evidencia y dediquemos nuestra labor a anular a los reaccionarios, porque hacen dudar a los débiles, y entronizan lo viejo en aras de un ridículo concepto de la belleza, o en función pesos moneda nacional. En segundo término debemos provocar el conocimiento y el estudio de las nuevas doctrinas para facilitar el espontáneo surgimiento de investigadores. Recién entonces tendremos los medios para que se solucione el problema de la Arquitectura Moderna, por la evolución natural que está hoy estacionada.

Hemos esbozado a grandes rasgos, los ideales que nos animan. No hemos ocultado nuestros sentimientos. Hemos expuesto los elementos de juicio necesarios para la comprensión y la valoración de la juventud Universitaria en su verdadero grado. Si hemos sido comprendidos y valorados, estaremos en el justo plano que nos corresponde para poder convenir con la S. C. de A., sobre la acción de fondo que podemos emprender en estrecha unión. No dudamos que nuestros ideales serán compartidos por esta Sociedad.

Proponemos como primera labor, nos aboquemos a considerar los fines que han de encaminar la acción a través de R. de A., como expresión de los ideales comunes. De la concreción clara y explícita de los fines, surgirá a modo de convenio, las obligaciones implícitas, que reglamentarán nuestra convivencia.

Ante la caducidad del contrato con el Editor de la Revista, único vínculo legal entre ambas instituciones, quedamos mancomunados por la tradicional amistad de veintinueve años.

Habiendo recabado a este respecto la opinión del estudiantado por medio de Asamblea Extraordinaria, tenemos su mandato que pasamos a exponer:

Agotar todos los medios viables, para continuar en copropiedad, como una expresión pura de unidad en la labor común por la integración de la Cultura Nacional. Concretar en forma explícita y clara los fines de la labor a desempeñar a través de la Revista y concretar las formalidades administrativas y económicas en un convenio suscripto por ambas partes. Las normas que rijan al organismo directivo, serán redactadas por ambas instituciones, respetando la igualdad de derechos.

De no ser aceptado este criterio, proponemos la publicación alternada de un número íntegro para la S. C. de A., con su organismo director propio y otro destinado al Centro en iguales condiciones, con la obligación por las dos partes de cumplir las finalidades. Aclarando especialmente que no es ésta la solución que deseamos, porque no contempla la expresión de unidad que queremos forjar. Por ello en el caso de ser aceptada, nos comprometemos a agotar los medios para que en un futuro próximo la primera solución presentada pueda hacerse realidad.

Antes de finalizar, solicito al Sr. Presidente, y por su intermedio a los presentes, que perdonen lo extenso de mi exposición. Repitiendo lo ya expresado en un principio, lo hemos creído necesario para echar las bases de una discusión ordenada y constructiva.

Es en virtud de ello que nos permitimos insinuar que se comience con la discusión de los fines que han de conducir a Revista de Arquitectura.

Nos creemos obligados a aclarar que no tenemos con ello, el menor intento de coartar la libre decisión del procedimiento a seguir, sino que por el contrario, deseamos colaborar, aconsejando un orden que creemos lógico.

Queda en manos de esta C. D. la consideración del criterio de orden que hemos presentado.

CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

OSCAR N. CANDIOTI — FRANCISCO M. PASTRANA
Secretario — Presidente

Buenos Aires, noviembre 4 de 1946.

Puentes de acuerdo con su proyecto o con el nuestro



BETHLEHEM STEEL

En la producción de acero para puentes, la pericia de la casa Bethlehem coadyuva en la obra tan pronto como usted lo desee. Bethlehem fabricará el acero de acuerdo con su proyecto, o si usted así lo desea, nuestros expertos en la construcción de puentes estudiarán su problema y le presentarán proyectos que mejor apliquen la pericia y la gran experiencia de la casa Bethlehem a los requisitos de la obra.

Comuníquese con el representante de la casa Bethlehem más cercano a su localidad; él le informará más ampliamente sobre las facilidades con que cuenta la organización Bethlehem para la construcción de puentes, y coadyuvará con usted en la formulación de planes para la obra.

La gran fábrica de la Bethlehem en Sparrows Point es la única productora de acero en los E.U.A. situada junto a un puerto marítimo. Los cargamentos para exportación van directamente de la fábrica al buque, con más rápida manipulación y menos gastos de embarque.

Bethlehem Steel Export Corporation

25 Broadway, Nueva York, N.Y., E.U.A. Dirección cablegráfica: "BETHLEHEM, NEWYORK"

Oficinas y representantes en todas las principales ciudades del mundo
Oficina en la Argentina: Edificio Banco de Boston, Buenos Aires

EL PLANEAMIENTO EN NUESTRO PAIS

Plan Regulador para La Plata

En presencia del gobernador, ministros, legisladores, altos funcionarios, directores de dependencias y otras personas, el titular de la cartera de Obras Públicas disertó acerca del plan regulador preparado por la comisión especial que oportunamente designó el actual Poder Ejecutivo.

Analizó el citado secretario la posición de La Plata con respecto al río; las zonas industrial y portuense; las vías de comunicación, y el incremento de ciertas poblaciones cercanas; luego expresó que el problema fundamental para cualquier plan regulador que se pretenda realizar es el de considerar la zonificación de los distintos lugares de la ciudad. Mencionó la zona portuense, y seguidamente analizó la que comprende el paseo del Bosque y sus alrededores, para afirmar que poco a poco había sido disminuída la superficie que el fundador quiso que tuviera este lugar libre de la ciudad. "Se trata de recuperar —agregó— el otrora famoso paseo, dando nueva ubicación a todas las entidades, particulares u oficiales, que hoy lo ocupan, más conveniente desde todo punto de vista e inclusive teniendo en cuenta la futura expansión de las mismas. También habló del corralón municipal, frente al parque Saavedra, situado indebidamente; del Taller de Impresiones Oficiales, en el Bosque; del regimiento 7 de infantería, ubicado en una zona poblada y muy urbanizada, instituciones a todas las cuales se les asignará un lugar mejor y más apropiado".

Habló luego acerca de futuras plazas de ejercicios físicos, "kindergarten" y reservas de espacios libres y verdes, destacando la importancia higiénica y urbanística de todos ellos, circunstancias previstas en el plan regulador confeccionado. Fueron objeto de detenido estudio el capítulo relativo a las vías de comunicación, lo mismo que el de la higiene pública, mencionando todas las iniciativas concretadas ya en este sentido; los mercados existentes en pleno centro de la ciudad, que se consideran completamente insalubres y en ubicación inadecuada, y señaló que en el lugar de uno de ellos se podría construir el hotel provincial, establecimiento indispensable y del que carece La Plata, y por último se refirió a la seguridad pública, para hablar, entre otras cosas, de la construcción necesaria de determinado número de locales policiales.

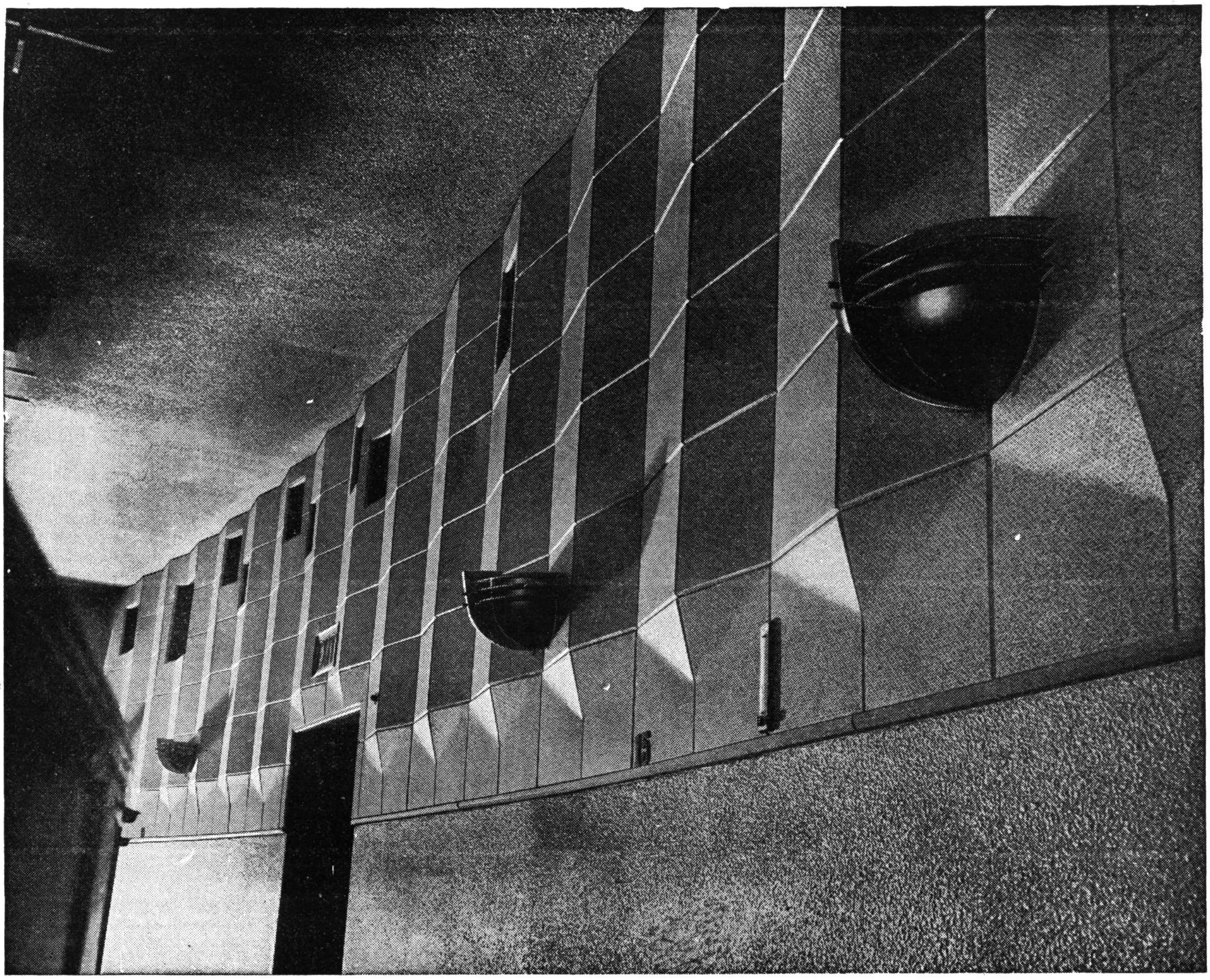
Playas de Mar del Plata con Plan Regulador

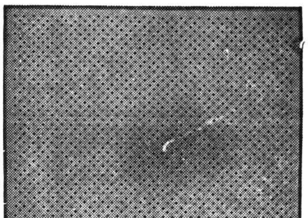
El Poder Ejecutivo dictó un decreto que establece que no se acordarán concesiones precarias de playas, durante la presente temporada, en la zona de Mar del Plata comprendida entre las denominadas La Perla Norte y Punta Mogotes. La Dirección de Geodesia proyectará un plan regulador para el usufructo de las playas, teniendo en cuenta que su ocupación ha sido hecha hasta ahora sin normas adecuadas que permitan disfrutar al mayor número posible de personas del espacio necesario para gozar en forma cómoda del mar y su espectáculo. Se hace referencia seguidamente al hacinamiento de los bañistas debido a la ocupación excesiva de la escasa playa disponible, con toldos y sombrillas, y que el Gobierno no puede ver en la colocación de las mismas una fuente de recursos sino instalar esos elementos para uso colectivo gratuito o a precio reducido y en número adecuado a la superficie de playa disponible.

El Plan Quinquenal

Por un último decreto del mes de diciembre el P. E. ha resuelto que la dirección del Plan se efectúe a cargo de la Presidencia, mediante una secretaría técnica con cuatro funcionarios asesores. Como se sabe el 1º de enero

(Continúa en la pág. CDXXX)





(Continuación de la pág. CDXXVIII)

de 1947 se dará por iniciado oficialmente el plan quinquenal para 1947-1952.

Planeamiento del S. O. de la Capital Federal

En los círculos parlamentarios se ha tratado del problema atingente al saneamiento y urbanización de las tierras ribereñas al Riachuelo, proyecto que según se declaró en dichos círculos debe ser encarado racionalmente de acuerdo con la técnica urbanística contemporánea desde que implica prácticamente la fundación de una nueva ciudad dentro del conglomerado de la gran Buenos Aires.

Los Créditos Hipotecarios recientemente sancionados

Acaba de ser anunciado, a fines de mes en la Bolsa de Comercio, en un discurso del Presidente de la Nación y en otro del Presidente del Banco Central, la decisión de estructurar un nuevo régimen de Créditos hipotecarios a largos plazos y bajo interés, con proporción progresivamente creciente a medida que el monto sea mayor, destinados a financiar la construcción individual y colectiva de viviendas. Se abarata así considerablemente el dinero, material crítico número uno para el problema de la casa propia, aliviando el gravoso problema creado por el encarecimiento de los otros materiales y la mano de obra. Se anunció también el estudio de las posibilidades de implantar un sistema de promoción para la propiedad de pisos y departamentos, mediante préstamos especiales y garantías sólidas para ese tipo de operación.

Responde esta modificación del régimen hipotecario al plan quinquenal, el que, como se sabe, también atacará el problema de los baldíos urbanos de Buenos Aires, mediante imposiciones abrumadoras (50% del valor fiscal, 50% de sobrecargo en los impuestos) a fin de promover, según dicho plan supone, la construcción de viviendas económicas en ellos. Por nuestra parte creemos que hace falta un estudio más a fondo del problema de la vivienda antes de improvisar medidas unilaterales que pueden causar más daño que bien, sin solucionar el punto principal que se enfoca.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

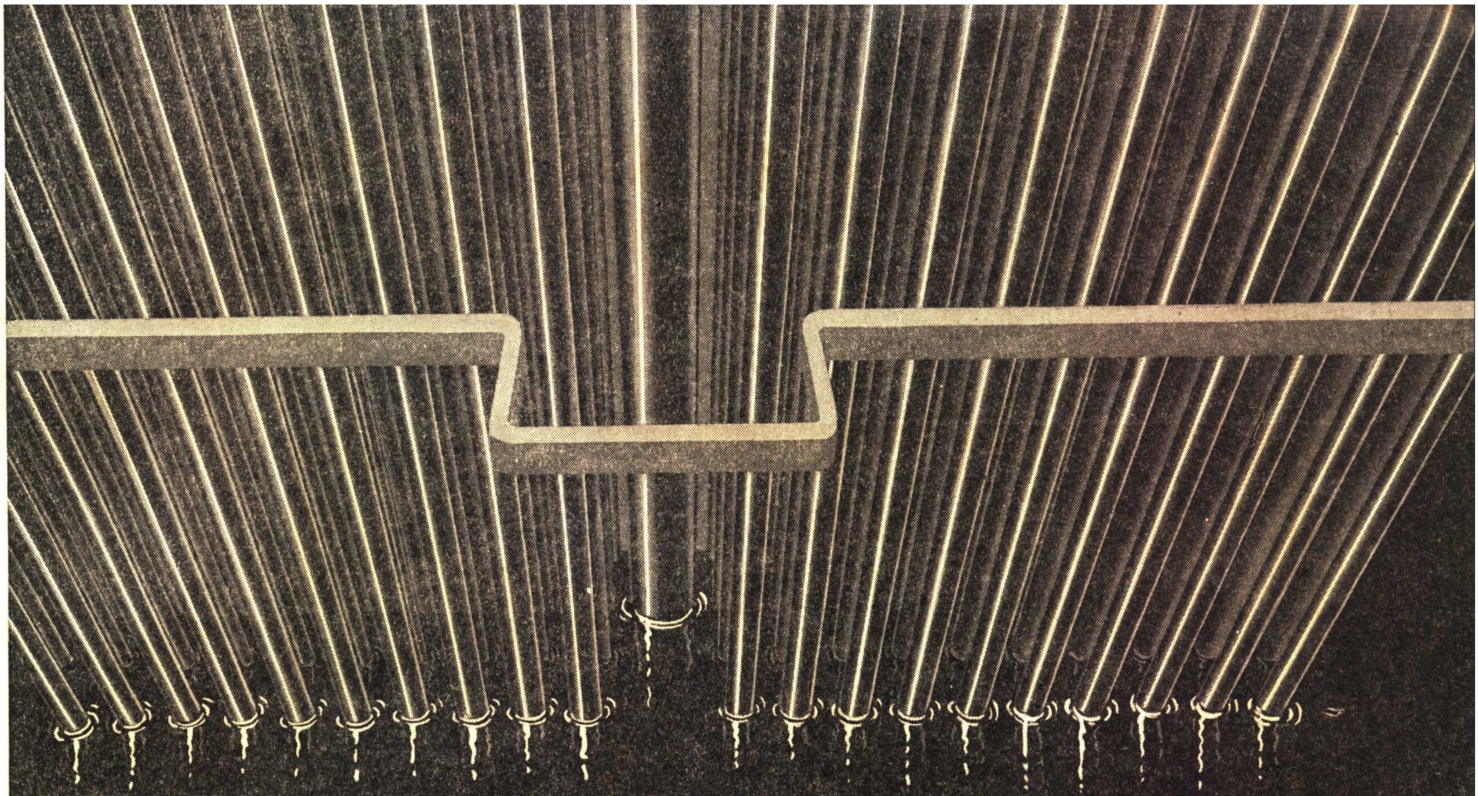
Asiento de la UN

Las gestiones que realiza la U.N. parecen llegar a su fin, al comenzar a considerar las últimas ofertas recibidas de las ciudades de Nueva York, Boston, San Francisco y Filadelfia.

Funcionarios de la Municipalidad de Nueva York, encabezados por el comisionado de parques, Robert Moses, celebraron reunión con el secretario general Trygve Lie, y el jefe de la delegación norteamericana por el Departamento de Estado, señor Warren Austin. En la reunión se trató sobre los terrenos adicionales ofrecidos por el alcalde de Nueva York, William O'Dwyer, además de los campos de Flushing Meadows, donde se celebró la Exposición Mundial, y que ya habían sido ofrecidos anteriormente como donación.

Mientras tanto, parece halagar a los delegados la propuesta de instalar a la U.N. en un rascacielos, en el corazón de Manhattan. El administrador de propiedades, William Zeckendorf, desea que la U.N. establezca su asiento en un lote de terreno que abarca 7 cuadras a lo largo del río del Este, cuyo valor es de 25.000.000 de dólares. Su proyecto incluye dos edificios de 57 pisos, que constituirán una ciudad de por sí. Los planes primitivos contemplaban la inversión de 150.000.000 de dólares en la construcción del asiento de la entidad, que sería parecido al Centro Rockefeller.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



"AISLABITUM"

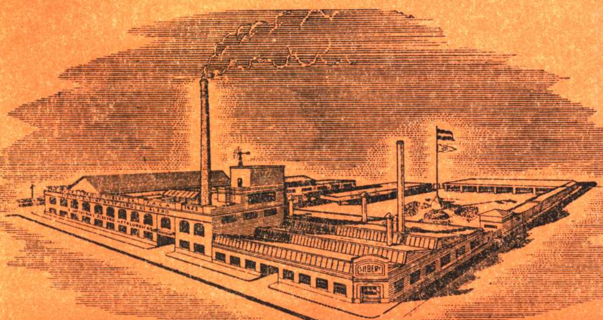
En constante afán de superación, los caños para instalaciones eléctricas "SILBERT" y "SILBERTMOP" se entregan ahora, protegidos con un nuevo y excepcional esmalte, creado exclusivamente para nuestros productos, y denominado **AISLABITUM**, *que es el resultado de largas investigaciones, realizadas con el mejor de los éxitos.*

Este nuevo procedimiento de esmaltado y horneado a alta temperatura, ofrece a Ud. la seguridad de obtener un caño perfectamente protegido, exterior e interiormente por una capa compacta y aislante, que elimina el peligro de las corrosiones y del contacto accidental.



Si sus construcciones son de primera categoría, los caños serán

SILBERT o SILBERTMOP



FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO
E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS

MAURICIO SILBERT S.A.

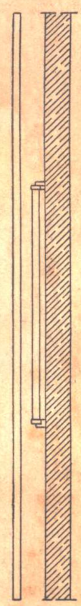
ESTABLECIMIENTO FABRIL FUNDADO EN 1909

LA ILUMINACION FLUORESCENTE EN EL HOGAR

SYLVANIA es la marca de los Tubos y accesorios utilizados



Comedor de una Residencia Privada totalmente iluminado con lámparas Fluorescentes SYLVANIA.



Corte esquemático mostrando la ubicación del tubo Fluorescente para iluminar el cuadro.

USE SYLVANIA *y obtendrá estos beneficios: larga vida de la lámpara - color invariable - alto rendimiento lumínico - mejor distribución de luz - luminosidad constante y ahora un 10 % más de luz.*

Distribuidores exclusivos de los productos SYLVANIA

E. LIX KLETT & CIA. S. A.

Florida 229 - Buenos Aires

Rosario - Mar del Plata - Santa Fe - Tucumán



CORREO ARGENTINO Central "B"	FRANQUEO PAGADO CONCESION N.º 948
	TARIFA REDUCIDA CONCESION N.º 152

PLATT S. A.